VII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Administracji i Spraw Wewnętrznych (nr 9)**

z dnia 16 lutego 2012 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Administracji i Spraw Wewnętrznych (nr 9)

16 lutego 2012 r.

Komisja Administracji i Spraw Wewnętrznych, obradująca pod przewodnictwem poseł **Beaty Bublewicz (PO)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– analiza efektywności działań Policji dotyczących bezpieczeństwa w ruchu drogowym w roku 2011 oraz prezentacja strategii na rok 2012, ze szczególnym uwzględnieniem współpracy z Krajową Radą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad;

– informacja w sprawie wykorzystania przez straże gminne fotoradarów będących własnością gminy.

W posiedzeniu udział wzięli: **Michał Deskur** podsekretarz stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych wraz ze współpracownikami, **Andrzej Trzęsiara** zastępca dyrektora Departamentu Współpracy z Jednostkami Samorządu Terytorialnego Ministerstwa Administracji i Cyfryzacji, **Katarzyna Turska** sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, doradca ministra w Departamencie Dróg i Autostrad Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Tomasz Połeć** główny inspektor transportu drogowego, **Wojciech Wiewiórowski** generalny inspektor ochrony danych osobowych wraz ze współpracownikami, **Andrzej Maciejewski** zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad wraz ze współpracownikiem, **Marek Fidos** dyrektor Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji wraz ze współpracownikiem, **Marek Bieńkowski** dyrektor Departamentu Porządku i Bezpieczeństwa Wewnętrznego Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami, **Andrzej Wojciechowski** dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego, **Jakub Faryś** prezes Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego, **Bartłomiej Morzycki** prezes Zarządu Partnerstwa dla Bezpieczeństwa Drogowego, **Andrzej Szklarski** prezes Krajowego Stowarzyszenia Dyrektorów Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego oraz **Andrzej Szóstek** dyrektor WORD w Olsztynie.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Anna Pilarska, Agnieszka Jasińska, Jacek Karolak, Ewa Karpińska-Brzost** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Witam państwa bardzo serdecznie, dziękuję za liczne przybycie. Chciałabym serdecznie przywitać wszystkich przedstawicieli zaproszonych na dzisiejsze posiedzenie instytucji – pana ministra Michała Deskura z Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, głównego inspektora pana Tomasza Połcia z Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego. Chciałabym przywitać wszystkich reprezentujących Najwyższą Izbę Kontroli – pana dyrektora, pana doradcę, pana wicedyrektora. Witam też przedstawicieli Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Krajowej Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Pozwolą państwo, że nie będę wymieniała wszystkich, ponieważ mamy dzisiaj 25 gości uczestniczących w posiedzeniu z ramienia poszczególnych instytucji. Oczywiście Komendę Główną także serdecznie witam. Jeżeli kogokolwiek pominęłam, proszę o wybaczenie. Dziękuję panom i paniom posłom za przybycie.

Pozwolą państwo, że przedstawię teraz porządek dzienny dzisiejszego posiedzenia. Punkt 1 – Analiza efektywności działań Policji dotyczących bezpieczeństwa w ruchu drogowym w roku 2011 oraz prezentacja strategii na rok 2012, ze szczególnym uwzględnieniem współpracy z Krajową Radą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad. Informację tę, analizę przedstawi minister

spraw wewnętrznych oraz główny inspektor transportu drogowego. Pkt 2 – informacja w sprawie wykorzystania przez straże gminne fotoradarów będących własnością gminy – przedstawi ją minister spraw wewnętrznych, i punkt 3 – rozpatrzenie informacji NIK o działalności jednostek samorządu terytorialnego w zakresie przeprowadzania kontroli prędkości pojazdów uczestniczących w ruchu drogowym. Czy są jakieś uwagi do porządku dziennego naszego posiedzenia? Nie widzę. W takim razie przystępujemy do rozpatrzenia poszczególnych punktów. Bardzo proszę, oddaję głos panu ministrowi.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych Michał Deskur:

Bardzo dziękuję. Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, bezpieczeństwo w ruchu drogowym jest priorytetem dla Policji i MSW. Jest to bardzo złożony temat, dlatego że na bezpieczeństwo ma wpływ wiele czynników. Po pierwsze, oczywiście jest to praca, obecność Policji na drogach, ale są też inne czynniki, które są bardzo istotne. Jednym z nich jest liczba samochodów. Liczba pojazdów silnikowych w ciągu 10 lat zwiększyła się z 14 mln do 24 mln, czyli nastąpił wzrost o 70%. Kolejnym istotnym elementem jest infrastruktura, czyli drogi, chodniki, oświetlenie na przejściach dla pieszych oraz pogoda. Jeżeli analizujemy dane dotyczące wypadków i śmiertelność w poszczególnych latach w tych samych miesiącach, widzimy, że wpływ pogody jest bardzo istotny.

Policja działa wielotorowo, także angażując się w różnego rodzaju akcje społeczne, szkolenia, organizuje różnego rodzaju akcje mające na celu wyeliminowanie kierowców nietrzeźwych, zwiększenie bezpieczeństwa pieszych i ograniczenie prędkości. Policja prowadzi działania zarówno profilaktyczne, jak i kontrolne. Najistotniejszymi obszarami działania Policji w roku 2011 i w roku 2012 są i będą: przestrzeganie ograniczeń prędkości, przestrzeganie zakazu kierowania pojazdami pod wpływem alkoholu, stosowanie urządzeń bezpieczeństwa biernego. Mam tu na myśli głównie pasy, przestrzeganie przepisów przez pieszych i rowerzystów oraz edukacja komunikacyjna. Oczywiście celem nadrzędnym Policji, jeśli chodzi o bezpieczeństwo, jest zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych. W roku 2012 Policja będzie kontynuowała działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Szczególnym wyzwaniem jest oczywiście turniej EURO 2012.

Jeżeli państwo pozwolą, przedstawię kilka danych dotyczących poprzedniego roku. Jeśli chodzi o szacunki, którymi dysponujemy, to w roku poprzednim, w roku 2011 doszło w Polsce do prawie 40 tys. wypadków, w których zginęło 4171 osób. W stosunku do roku poprzedniego liczba wypadków wzrosła o 1103, liczba ofiar o 268 osób, a liczba rannych o 389. Powtarzam, że są to szacunki, którymi dysponowałem w momencie przesyłania państwu informacji na ten temat. W trakcie analizy tych danych bardzo ważna jest, i to chciałem podkreślić, analiza liczby pojazdów silnikowych. Tak jak powiedziałem na początku, liczba ta wzrosła z 14 mln w roku 2000 do prawie 24 mln w roku 2010 – jest to wzrost o 70%. Jeśli chodzi o liczbę osób zabitych, to dane są następujące: z 6300 zabitych w wypadkach w roku 2000 liczba ta zmalała w roku 2011 do 4171. To oznacza, że liczba osób zabitych spadła o 33%. Czyli przypominam: jest o 70% samochodów więcej i o 33% mniej zabitych.

W roku 2011 na polskich drogach najczęściej dochodziło do zderzeń pojazdów w ruchu – odnotowano prawie 20 tys. tego typu wypadków, co stanowi prawie 50% ogółu. Zdecydowana większość wypadków spowodowana była przez kierowców pojazdów – byli oni sprawcami prawie 32 tys. wypadków. Żeby pokazać sprawność działania Policji, możemy wskazać na liczbę ujawnionych nietrzeźwych kierowców – w roku 2007 była ona bliska 160 tys., natomiast w roku 2011 wzrosła o 14%, do 180 tys. osób.

W informacji, którą państwu przekazałem, znajduje się lista działań, które zostały podjęte przez Policję. Jest tam mowa o sześciu działaniach: pierwsze z nich nosi nazwę „Alkohol i narkotyki", kolejne to „Prędkość", „Pasy", działanie „TRUCK, „BUS", „Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego" i „Bezpieczny weekend".

Informacja, którą chciałbym państwu przekazać, to statystyki dotyczące wypadków w roku 2011. Zdecydowana większość wypadków, bo prawie 30 tys., czyli 73%, wydarzyła się na obszarze zabudowanym. Natomiast jeśli chodzi o wypadki na autostradach to

doszło do 232 takich zdarzeń, co stanowi 0,6% całkowitej liczby wypadków. Na drogach ekspresowych doszło do 36 wypadków, co stanowi 0,3% całkowitej liczby wypadków.

Jesteśmy gotowi, aby odpowiedzieć na wszelkie państwa pytania.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Dziękuję, panie ministrze. Proszę państwa, zanim kolejne osoby zabiorą głos, chciałabym bardzo prosić o esencjonalność i zwięzłość wszystkich wypowiedzi. Oczywiście wiem, że jesteście państwo przyzwyczajeni do tego, aby tak właśnie przedstawiać wszelkie informacje i materiały, ale chciałabym dzisiaj o to zaapelować w sposób szczególny, dlatego że dzisiejsze posiedzenie dla mnie i myślę, że dla wielu z państwa także, jest szczególne, ponieważ dyskutujemy tak naprawdę nie o tym, co zrobiliśmy, tylko o tym, co zrobić lepiej, jak udoskonalić to, co zrobiliśmy, jakie wnioski należy wyciągnąć, żeby nie popełniać błędów, które zapewne popełniliśmy w ubiegłym roku.

Proszę państwa, 4171 ofiar śmiertelnych na drogach w ubiegłym roku – jaka to jest ogromna liczba i jak wielkie to są tragedie ludzi, którzy stracili bliskich, to niestety wielu z nas wie i ja także wiem, co to znaczy. W związku z tym dla mnie to dzisiejsze posiedzenie ma także charakter bardzo osobisty, ponieważ musimy dołożyć wszelkich starań, żeby na naszych drogach w Polsce nie ginęło co roku miasteczko. To są naprawdę niepoliczalne i niewymierne tragedie dzieci, rodzin. Życie tych ludzi zmienia się na zawsze. W związku z tym bardzo dziś państwa proszę o żywą dyskusję opartą na konkretach, opartą na państwa przemyśleniach na temat bezpieczeństwa w ruchu drogowym i tego, co moglibyśmy zrobić, żeby ten rok nie zapisał się podobnie jak ubiegły, żebyśmy mogli co roku odnotowywać spadek liczby ofiar wypadków.

Mam przyjemność i zaszczyt być koordynatorem krajowym „Dekady działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego", która została stworzona na podstawie rezolucji ONZ, podpisały ją 93 kraje – jak wielu z państwa wie – w tym także Polska. Bill Clinton na jednej z uroczystości wspierających „Dekadę" bardzo słusznie powiedział, że „Dekada" jest po to, by nikt nie umierał, zanim nie nadejdzie jego czas. I my po to też tu jesteśmy, proszę państwa, bo głęboko wierzę, że wszystko, co zrobimy tutaj, w tym miejscu – i zmiany legislacyjne, i zmiany organizacyjne, jakie wprowadzimy do dotychczasowych działań – to będą zmiany na lepsze, to będą zmiany, które będą fundamentalne na najbliższe 8 lat, po to, by w 2020 r. każdy z nas mógł z otwartą przyłbicą przyznać, że my tego czasu nie straciliśmy – co więcej, uratowaliśmy wielu ludzi i wiele rodzin od nieodwracalnych tragedii, bo to jest, proszę państwa, nasz ogromny problem narodowy i wszyscy musimy się na nim skoncentrować i pochylić, bo nie mamy innego wyjścia. Nam nie wolno przyglądać się ze spokojem, że tak się dzieje co roku. Ma się dziać coraz lepiej, liczba ofiar musi być coraz mniejsza, nam wszystkim musi przyświecać „wizja zero", ta, która przyświeca innym krajom mającym w tej sprawie wielkie dokonania i my musimy z nich brać przykład. Dlatego właśnie to posiedzenie Komisji jest tak szczególne i wierzę w to, że będziemy dziś rozmawiali ponad wszelkimi podziałami, dlatego że ten temat jest naprawdę wyjątkowy i wyjątkowo trudny.

Bardzo proszę o kolejne wypowiedzi. Kto z państwa jest w tej chwili gotowy zabrać głos? Nie muszę wyznaczać ściśle określonej kolejności, ale może teraz swój punkt widzenia przedstawi główny inspektor pan Tomasz Połeć, a następnie poproszę NIK, Krajową Radę i Komendę. Dziękuję bardzo.

Główny inspektor transportu drogowego Tomasz Połeć:

Dziękuję uprzejmie. Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, wydaje mi się, że to nie jest mój punkt widzenia, że tak naprawdę wszyscy zgromadzeni na tej sali mamy jeden wspólny punkt widzenia, tylko nasza wiedza jest trochę rozproszona. Dlatego dobrze, że tego typu spotkania w obrębie Komisji mogą stać się płaszczyzną do tego, żeby tę zatomizowaną wiedzę ze sobą połączyć.

Akurat mam przyjemność kierować Inspekcją Transportu Drogowego, która od 1 lipca zeszłego roku, zresztą wolą całego parlamentu – i tu warto przypomnieć, że projekt tzw. ustawy fotoradarowej został przyjęty przez Wysoki Sejm jednogłośnie, kompletnie ponad jakąkolwiek linią politycznych podziałów – zaczęła wpisywać się na stałe w działania związane z poprawą czy z kontrolą stanu bezpieczeństwa na naszych drogach w kontekście

urządzeń automatycznie rejestrujących prędkość, czyli fotoradarów. Pozwolę sobie przypomnieć, że realizujemy projekt o nazwie „Rozwój systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym", który jest finansowany ze środków Unii Europejskiej przez Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego i budżet państwa w ramach programu „Infrastruktura i środkowisko" i jego łączna wartość to 188.871 tys. zł. Od 1 lipca Inspekcja realizuje tak naprawdę trzy pola aktywności. Pierwsze jest związane z tym, co już realizowaliśmy od roku 2002, czyli z kontrolą samochodów ciężarowych i autobusów poruszających się po naszych drogach. Samych tych kontroli realizujemy ponad 170 tys. rocznie. Być może nie ma to oczywistego przełożenia na bezpieczeństwo i porządek w ruchu drogowym, ale jeżeli przyjrzymy się temu głębiej, to choćby kontrola czasu pracy kierowców w sposób oczywisty przekłada się później na ich zachowanie i może rzutować na to, czy na drogach jest bezpiecznie, czy nie. I szczerze mówiąc, jestem z tego dumny, bo to jest argument korzystny i dla całej branży trasportowej, i dla moich współpracowników, gdyż nie jest to moja zasługa. Jeżeli prześledzimy taki bardzo charakterystyczny współczynnik – liczbę kontroli zrealizowanych przez Inspekcję – i sprawdzimy, ile z nich zakończyło się sankcją na drodze, jeżeli chodzi przede wszystkim o kwestię czasu pracy, bo naruszenia z zakresu czasu pracy kierowców stanowią w dalszym ciągu około 70% wszystkich naruszeń, które stwierdzamy, to okazuje się, że w roku 2003 ponad 40% kontroli kończyło się nałożeniem kar pieniężnych, a w roku 2011 już tylko 15%. Świadczy to o tym, że transportowcy zaczęli stosować się do przepisów, zaczęło im zależeć na działaniach związanych z przestrzeganiem prawa, słowem: można powiedzieć, że kontroli przeprowadzamy coraz więcej, ale ich efekty są budujące.

Drugim fundamentem działalności Inspekcji, począwszy od 1 lipca, jest kontrola prędkości przy użyciu stacjonarnych urządzeń, które tę prędkość rejestrowały. Pozwolę sobie przypomnieć, że było to wspólne przedsięwzięcie, które było zrealizowane jako projekt poselski, ale we współpracy z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych i Administracji jeszcze wtedy, z Ministerstwem Sprawiedliwości i z Ministerstwem Infrastruktury. Założenie było proste i polegało na tym, aby zdjąć z barków Policji szereg czynności o charakterze administracyjno-technicznym, aby umożliwić policjantom pracę na drodze, bo policjanci nie są urzędnikami i od nich oczekiwaliśmy większej aktywności w warunkach drogowych. Natomiast cała ta żmudna obróbka tego, co przynosi system fotoradarowy, miała zostać przerzucona na służbę cywilną. Jest to realizowane i powiem tak: doświadczenia, które mamy, nie są zbyt budujące, bo od Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad przejęliśmy infrastrukturę słupów przydrożnych, w których mogą być zlokalizowane urządzenia fotoradarowe, same urządzenia przejęliśmy od kolegów z Policji i założenie było takie, że system rusza i wszystkie urządzenia pracują 24 godziny na dobę przez 7 dni w tygodniu. Jak powiedziałem, doświadczenia, które z tego wynikają, jeżeli chodzi o stopień przestrzegania prawa przez uczestników ruchu drogowego, nie są zbyt budujące. Można, niestety, odnieść wrażenie, że w dalszym ciągu bardzo często mamy do czynienia z przypadkami, kiedy ograniczenia prędkości traktowane są co najwyżej jako nieśmiała sugestia zarządzającego ruchem co do preferowanego stylu jazdy.

Pozwolę sobie podać tylko kilka danych, żeby państwa nie zadręczać, zresztą tak jak prosiła pani przewodnicząca, a jeżeli będą jakieś pytania, to oczywiście jesteśmy do dyspozycji. Nie są to jakieś tajne dane, więc nie ma tu czego ukrywać, stąd powiem, że od 1 lipca, odkąd przejęliśmy urządzenia fotoradarowe, do końca roku zarejestrowaliśmy ponad 600 tys. zdjęć. Warto podkreślić, że w pełni działa około 75 urządzeń, bo część z nich jest naprawiana, część przechodzi okresowe legalizacje, co więcej, nie wszystkie urządzenia i nie wszystkie realizowane kontrole spotkały się z akceptacją społeczną i niektórzy wywracali słupy, palili urządzenia. Takie rzeczy się zdarzały, zresztą warto powiedzieć, że one się zdarzają wszędzie. Znamienny jest przykład Francji, gdzie 48% wszystkich urządzeń zostało zniszczonych w ciągu pierwszego roku użytkowania, bodajże w 2002 r. Mamy więc ponad 600 tys. zarejestrowanych zdjęć z wykroczeniami i to nie jest tak, jak się czasem wydaje, że rejestrujemy wykroczenia powyżej 1 km, 2 km/h. Tego typu przypadki są oczywiście wdzięcznie nagłaśniane przez media, ale tego już robić nie wolno, bo przypomnę, że to pan przewodniczący Tchórzewski zgłosił ten próg

i możemy na ten temat dyskutować, ale on jest: plus 11 km/h, więc już nie 1, 2, ale plus 11. I jeśli spojrzymy na dane statystyczne, to wynika z nich, że 48% naruszeń dotyczy tych, którzy przekroczyli prędkość w przedziale do 30 km/h, ale 36% tych, którzy przekroczyli prędkość o 31–40 km, czyli niemało, bo jest to już znaczne przekroczenie. Z kolei 11% przekroczyło prędkość o 41–50 km, a rekordziści, którzy przekroczyli prędkość o więcej niż 60 km, stanowią 2%. Z tego, co udało się nam zarejestrować, do największego przekroczenia prędkości doszło w miejscowości Wiśniewo na terenie naszej delegatury północno-wschodniej 16 sierpnia 2011 r. Na odcinku, na którym obowiązywało ograniczenie prędkości do 70 km/h, kierowca jechał z prędkością 235 km/h, czyli można powiedzieć, że sobie pan pofolgował.

Jeżeli chodzi o plany na przyszłość, bo wydaje mi się, że to może być…

Głos z sali:

A czym jechał?

Główny inspektor transportu drogowego Tomasz Połeć:

Przyznam się szczerze, że nie wiem, ale był to na pewno dobry samochód, nie każdy pojedzie 235 km/h.

Jakie są założenia? Bo pamiętajmy o tym, że na razie mówimy o tym, co przejęliśmy od naszych kolegów z Policji, od Generalnej Dyrekcji i co złożyliśmy w całość jak klocki LEGO. Natomiast cały czas w tle realizowany jest projekt „Infrastruktura i środowisko". Założenie jest takie, że w czerwcu będzie 29 nowych urządzeń mobilnych, 30 kolejnych stacjonarnych pojawi się do 1 lipca 2012 r., 140 – 1 sierpnia, 130 – 1 września 2012 r., więc czy się to nam podoba, czy nie, czeka nas najpóźniej od półrocza co najmniej 300 nowych urządzeń fotoradarowych. Chcemy też we współpracy z kolegami z Policji, jeżeli chodzi o kwestię typowania, uruchamiać odcinki *section control* – tak są one ładnie nazywane – na których mierzona jest średnia prędkość pojazdów. Wydaje nam się, że to powinno poprawić bezpieczeństwo, jeżeli chodzi o drogi przebiegające przez małe miejscowości, gdzie obecność fotoradaru prowadzi do tego, że ktoś zwolni przed miejscowością i ewentualnie przed wyjazdem z niej, ale być może na terenie tejże miejscowości, gdzie akurat mamy do czynienia z przejściami dla pieszych, gdzie poruszają się ludzie, on przyśpiesza. Założenie jest takie, żeby na tym wrażliwym odcinku ta osoba jechała ostrożnie.

Jedna rzecz, o której na pewno warto dyskutować, i tutaj będziemy liczyć na wsparcie Wysokiej Komisji, bo powiem szczerze, że będzie ono niezbędne. Pamiętajmy, że działamy na podstawie przepisów prawa wykroczeń, które zostały skonstruowane na przełomie 1969 i 1970 r. Te przepisy tworzone były w zupełnie innych realiach, kiedy tak naprawdę policjant ruchu drogowego czy w ogóle policjant zatrzymywał kierowcę i miał do czynienia z osobą przekraczającą prędkość, ta osoba od razu w oczywisty sposób była sprawcą, był wypisywany mandat i sprawa była zamknięta. Teraz mamy do czynienia z systemem, który generuje zdjęcia, to znaczy zdjęcia generują pośrednio uczestnicy ruchu drogowego, ale ktoś później te zdjęcia powinien obrobić, mówiąc bardzo kolokwialnie, i uruchomić całą procedurę. Co się okazuje? Okazuje się, że wbrew nazwie, bo mówimy o Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym, bez zmian istniejącego systemu prawnego będziemy mieli problem z tym, żeby ten system działał automatycznie z jednego powodu: zdjęcie można zrobić automatycznie, można automatycznie odczytać numer rejestracyjny pojazdu, można automatycznie ustalić właściciela pojazdu na podstawie bazy danych, które są zgromadzone w Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców, ale na tym się kończy automatyka, bo w obecnym systemie odpowiedzialność jest adresowana do sprawcy, a wcale nie ma znaku równości pomiędzy sprawcą a osobą figurującą jako właściciel pojazdu. Wydaje się nam i zakładamy, że to jest na pewno temat do burzliwej dyskusji, ale warto pamiętać, że takie rozwiązania nie były kwestionowane przez Trybunał Konstytucyjny, co więcej wydając jeden z wyroków TK powiedział, że można w tę stronę się udawać. Co więcej, są to rozwiązania, które z powodzeniem zostały przyjęte m.in. we Włoszech, w Wielkiej Brytanii, Holandii, Francji i Austrii, a zmierzają one do tego, aby naruszenie prędkości przenieść z prawa wykroczeń do odpowiedzialności tzw. administracyjnej, adresowanej co do zasady do

właściciela pojazdu za fakt przekroczenia prędkości. W przeciwnym wypadku grozi nam – niestety – to, że szacunek do prawa w miarę działania systemu będzie się zmniejszał, bowiem przy ogromnej liczbie wygenerowanych spraw okazuje się, że będzie można grać na zwłokę. Właściciel będzie wskazywał inną osobą, ta będzie wskazywała kolejną i w pewnym momencie finalnie organ będzie zmuszony skierować sprawę do sądu. Jeżeli nic się nie zmieni, to obserwując trendy, z którymi mamy do czynienia, może się okazać, że miliony spraw będą kierowane do sądu, co spowoduje obciążenie sądownictwa, a przede wszystkim wtedy wywróci się jakby cała konstrukcja działań zmierzających do tego, żeby zdyscyplinować naszych obywateli.

Tyle tytułem wprowadzenia. Jeżeli byłyby szczegółowe pytania, to oczywiście jestem do dyspozycji Wysokiej Komisji. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Dziękuję bardzo panu głównemu inspektorowi i proszę teraz NIK. Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor Departamentu Porządku i Bezpieczeństwa Wewnętrznego Najwyższej Izby Kontroli Marek Bieńkowski:

Bardzo dziękuję. Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, przed paroma tygodniami miałem przyjemność państwa poinformować, że w październiku ubiegłego roku w Izbie został utworzony wyspecjalizowany Departament Porządku i Bezpieczeństwa Wewnętrznego, którym mam przyjemność kierować, i nie ukrywam, że w związku z powstaniem tego wyspecjalizowanego departamentu jedne z pierwszych kontroli, które zaczęliśmy przeprowadzać, dotyczą m.in. przedmiotu posiedzenia Wysokiej Komisji. Chcę państwa poinformować, że praktycznie zakończyliśmy kontrolę rozpoznawczą, która ze względu na bardzo interesujące wyniki została przekształcona w kontrolę planową, którą będziemy nadal przeprowadzać w bieżącym roku. Mianowicie, zbadaliśmy problem związany z tworzeniem systemu, który generalnie rzecz ujmując nazywa się systemem telefonu 112, i widzimy bardzo poważne uchybienia o charakterze systemowym. Ponieważ w tej chwili jesteśmy na etapie naszej korespondencji z Komendantem Głównym Państwowej Straży Pożarnej i z Ministrem Spraw Wewnętrznych, mogę jedynie obiecać Wysokiej Komisji, że w ciągu najbliższych kilku tygodni każdy z państwa otrzyma na swoją skrzynkę mailową wystąpienie pokontrolne z tej kontroli, kiedy ono się już uprawomocni. Jak mówię, te wyniki były na tyle interesujące, że zdecydowaliśmy się, aby kontrolę rozpoznawczą przekształcić w kontrolę planową.

Chcielibyśmy skupić się na dwóch aspektach, jeśli chodzi o problematykę bezpieczeństwa na drogach. Ponad wszelką wątpliwość pierwszy aspekt, który jest nie do przecenienia, to aspekt działań prewencyjnych, zapobiegawczych. I to też legło o podstaw drugiej kontroli doraźnej, którą przeprowadziliśmy i której wyniki będziemy mieli dosłownie lada dzień. Mianowicie, zbadaliśmy, czy istnieje, a jeśli tak, to jaki jest system reagowania na zdarzenia drogowe na nowo budowanych autostradach. I tutaj też wyniki są dosyć ciekawe. Na tym etapie mogę powiedzieć, że najprawdopodobniej ta kontrola skończy się wnioskami *de lege ferenda*, dlatego że już teraz ustaliliśmy, że PSP, która czynnie uczestniczy w etapie projektowania, nie zawsze bierze czynny udział w odbiorze robót, co ma kolosalne znaczenie, jeżeli chodzi o stworzenie spójnego systemu dotyczącego ratownictwa drogowego, z uwzględnieniem – co jest oczywiste dla fachowców – specyfiki drogi, a zwłaszcza dojazdów do autostrad służb ratunkowych spieszących z pomocą.

Nie ukrywam, że telefon 112 chcieliśmy potraktować najpierw doraźnie ze względu na wagę problemu związanego z EURO 2012 i z ewidentnym przyzwyczajeniem – jak się wczoraj dowiedzieliśmy na posiedzeniu komisji sportu – ponad miliona gości, których spodziewamy się w naszym kraju i dla których rzeczą oczywistą jest to, że w przypadku zdarzeń nadzwyczajnych, w przypadku kryzysu należy dzwonić na numer 112. Oni nie znają naszych numerów telefonów, a ma to kolosalne znaczenie dla zapewnienia bezpieczeństwa. Dlatego też z ogromną przyjemnością przedstawię Wysokiej Komisji ustalenia, które po zakończeniu kontroli doraźnej się pojawiły.

Chcę też zapowiedzieć, że przymierzamy się – teraz jesteśmy na etapie analizy – aby wraz z koleżankami i kolegami z MSW i z Policji przyjrzeć się efektywności działań organizacji pozarządowych i temu, na ile są one realnie, aktywnie włączane w wiele procesów edukacyjnych i profilaktycznych – po pierwsze, czy pieniądze na to przeznaczane są wystarczające, po drugie, czy te, które są, wykorzystywane są w sposób optymalny, biorąc pod uwagę bardzo precyzyjne i – nie ukrywam – że interesujące dane dotyczące struktury, przyczyn wypadków. Kiedy jeszcze siedziałem po tamtej stronie sali, interesujące i nie do końca rozpoznane było dla nas to, czy zwiększająca się liczba fotoradarów nie przesuwa problemu w inne miejsce na drodze, na ile jest realnie skuteczna w eliminowaniu zjawisk niepożądanych, bo jeśli przesuwa problem w inne miejsce, to znaczy, że go nie rozwiązuje. W związku z tym chcę zapowiedzieć tego rodzaju prace NIK i jeszcze raz zadeklarować, że wszystkie wyniki, które będą już prawomocne, natychmiast będę przesyłał na skrzynki mailowe każdego z pań i panów posłów. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Dziękuję, panie dyrektorze. Poproszę teraz generalnego inspektora ochrony danych osobowych pana Wojciecha Wiewiórowskiego.

Generalny inspektor ochrony danych osobowych Wojciech Wiewiórowski:

Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, taki jest charakter GIODO, że czasem musi łyżkę dziegciu do beczki miodu dodać. Szczególnie odnosi się to do prezentacji, która dotyczyła działań GITD, choć właściwie cała moja wypowiedź skierowana jest nie przeciwko głównemu inspektorowi, tylko sytuacji prawnej, w której musiał działać.

Przypomnę państwu, że w 2010 r., późnym latem i na początku jesieni, procedowana była w Sejmie ustawa nowelizująca przepisy dotyczące fotoradarów i przyznająca odpowiednie uprawnienia Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego. Była to ustawa dość oryginalna, bo jeżeli chodzi o treść normatywną, to nie stanowiła jakiegoś znaczącego novum od strony technicznej, natomiast jej uzasadnienie składało się tylko i wyłącznie z opisu zautomatyzowanego systemu, o którego tworzeniu mówił nam tutaj Główny Inspektor Transportu Drogowego. Praktycznie w momencie wejścia w życie tej ustawy, czyli w lipcu 2011 r., Generalny Inspektor Ochrony Danych Osobowych przeprowadził kontrolę w GITD, stwierdzając, że założenia ustawy nie są możliwe do zrealizowania w momencie, w którym weszła ona w życie, z tego powodu, że taki system nie istnieje. Nie istnieją również prawidłowe podstawy prawne do wdrożenia go w takiej formie, w jakiej opisany został w uzasadnieniu do projektu ustawy, który został przyjęty. W tej chwili stosowany jest system doraźny nie mający nic wspólnego ze zautomatyzowanym systemem, który miał być docelowym efektem wprowadzenia ustawy. W związku z tym można powiedzieć, że po półtora roku od uchwalenia aktu prawnego, który miał wprowadzić zautomatyzowany system, od strony działania jesteśmy w tym samym miejscu, w którym byliśmy w momencie jego uchwalenia. Oczywiście, trwają prace prowadzone przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego, o których państwo przed chwilą słyszeliście, na temat tego, aby w przyszłości taki system powstał. Pragnę jednak zwrócić państwu uwagę, że sam Główny Inspektor przyznał, że podstawy prawne dla pełnego działania tego systemu, również w zakresie doprowadzenia do ukarania sprawcy, są w tej chwili niewystarczające. Na to zwracała uwagę doktryna prawa w momencie, kiedy ta ustawa była procedowana, a nawet wcześniej, czyli w czasach, kiedy TK zakwestionował jej poprzednią wersję. To jest pierwszy przykład systemu, który ma być wykorzystywany do wydawania automatycznych decyzji w postępowaniu w tym przypadku administracyjno-karnym. Jak słusznie powiedział pan główny inspektor, jest to rozwiązanie, które istnieje i sprawdza się w wielu krajach świata, niemniej jednak jest to z punktu widzenia polskiego prawa ogromny przełom, ponieważ tak naprawdę prowadzi do wydawania automatycznych decyzji w stosunku do osoby fizycznej. Jest to dopuszczalne, to nie jest sprzeczne z prawem ochrony danych osobowych, jeżeli istnieje możliwość odwołania się do czynnika ludzkiego w postępowaniu odwoławczym. Oczywiście dysponuję wynikami kontroli, które były wówczas przeprowadzone, jednak chciałbym podkreślić, że planowany półtora roku temu system, który miał zacząć działać 1 lipca 2011 r. – i *de facto* Wysoka Izba przekonywała wówczas, że do tego dąży zmia-

na w ustawie – nie został zrealizowany w tym czasie i dzisiaj potwierdzamy, że nie ma możliwości prawnej zrealizowania go w pełni, jak było planowane późnym latem 2010 roku. Zwracam więc uwagę, że jeżeli rozpoczną się prace dotyczące zmiany przepisów prawnych związanych ze stworzeniem zautomatyzowanego systemu, należy zastanowić się nad wszystkimi bardzo przełomowymi rozwiązaniami dla prawa polskiego, które wynikałyby ze zautomatyzowania wydawania decyzji w postępowaniu administracyjnym. Tego typu małe zalążki pojawiły się tylko przy działaniach w ramach informatyzacji i administracji, a teraz przenoszone są one tak naprawdę do prawa karnego, do przepisów mających charakter karny. Pragnę więc zwrócić uwagę, że byłoby nieszczęściem, gdyby kolejna zmiana prawa była przeprowadzona w takim tempie, w jakim była przeprowadzona w 2010 r. Przyznaję, że GIODO zorientował się, że w ogóle ten akt prawny jest procedowany, dopiero w Senacie. Ten akt nigdy nie był opiniowany przez GIODO na wcześniejszych etapach. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Bardzo dziękuję panu inspektorowi generalnemu za ten ważny głos. Proszę teraz o zabranie głosu przedstawiciela Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, a następnie przedstawiciela Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Po tym przejdziemy już do dyskusji. Proszę bardzo.

Zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Andrzej Maciejewski:

Dziękuję serdecznie. Chciałem się tylko dopytać, czy głos GDDKiA ma dotyczyć ogółu spraw czy ustawy fotoradarowej i systemu utworzonego przez GITD.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Zgodnie z tematem – punkt 1, czyli analiza efektywności działań Policji dotyczących bezpieczeństwa w ruchu drogowym w ostatnim roku z uwzględnieniem współpracy z KRBRD i GDDKiA. W związku z tym państwo dokładnie wiecie, w jakim zakresie współpracowaliście, co było efektywne, co się sprawdziło, a co nie, z czego chcielibyście zrezygnować. Na pewno macie państwo strategię na ten rok i kolejne lata, dlatego też chcielibyśmy prosić o bardzo krótką informację o głównych państwa priorytetach.

Zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Andrzej Maciejewski:

Dziękuję, pani przewodnicząca. Jeżeli chodzi o działania GDDKiA, to nasza współpraca z Policją skupia się przede wszystkim na wspólnej obecności na drodze w ramach naszej służby liniowej w zakresie bieżącej pracy, która koncentruje uwagę naszych pracowników. Natomiast współpracujemy także z Policją, komendami wojewódzkimi, powiatowymi, Komendą Główną w zakresie współtworzenia czy współzarządzania procesem bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. Rzecz zasadnicza i najważniejsza, która dotyczy naszej współpracy, a tak naprawdę stanowi pewien plan na lata 2012–2013, to kwestia inżynieryjnych rozwiązań, które możemy wprowadzać do istniejącej bądź nowo budowanej sieci dróg krajowych, żeby ułatwiać pracę Policji w zakresie nadzoru nad ruchem drogowym. Ta współpraca polega też na usprawnianiu pod kątem technicznym pracy służb Policji na nowo budowanych autostradach i drogach ekspresowych. Tam powstają komisariaty autostradowe, takie, które umożliwią policjantom bezpośrednie działanie już na autostradzie. I taką rzecz możemy obserwować w Strykowie na autostradzie A2, ale również przy budowanej autostradzie na Śląsku taki komisariat powstaje.

Co do sieci dróg istniejących, to wspólnie z Komendą Główną Policji planujemy do każdego remontu, w miejscach, które będą wskazane przez Policję, dołączać tzw. check-pointy, czyli miejsca, gdzie Policja będzie mogła zatrzymać radiowóz i w bezpieczny sposób sprowadzić kontrolowany samochód, żeby nie stał on ani na drodze, ani na pasie awaryjnym czy poboczu. Po prostu będzie takie miejsce przy drogach, gdzie Policja będzie mogła przeprowadzać kontrole, trochę na wzór miejsc, które są dziś przygotowywane i budowane w ramach programu „Wagi ważna sprawa" realizowanego wspólnie z GITD, którego celem jest stworzenie kompleksowego systemu ważenia pojazdów w Polsce.

Jeżeli chodzi o działania z zakresu organizacji ruchu, to na co dzień pracujemy na różnych szczeblach naszej instytucji i struktury Policji w zakresie uzgadniania czy

to tymczasowej, czy stałej organizacji ruchu. Nasza współpraca z Policją, oczywiście w mojej ocenie, charakteryzuje się wysoką skutecznością i efektywnością. Oczywiście, za każdym razem i każdego dnia czy każdego roku należy to poprawiać, stąd pomysł, żeby budować takie check-pointy. Zależy to także oczywiście od dostępności środków finansowych, np. z Krajowego Funduszu Drogowego, na działania w ramach istniejącej sieci. Dziś prawnie pozyskanie tych środków jest utrudnione albo właściwie niemożliwe, dlatego że Krajowy Fundusz Drogowy dopuszcza tylko finansowanie budowy bądź przebudowy, natomiast my jako sieć drogowa dysponujemy potrzebami, ale także listą około tysiąca zadań związanych z tym, co należałoby wyremontować. Z punktu widzenia klienta końcowego, czyli użytkownika drogi, jest to zabieg bardzo podobny, ale z punktu widzenia przepisów prawa jest to zadanie zupełnie inne, finansowane z innej szuflady i w związku z tym nie może tego finansować KFD, tylko budżet państwa, a dobrze byłoby dopuścić taką możliwość, żeby również z KFD można było pozyskiwać środki.

Jak mówił pan minister Tomasz Połeć, w 2011 r. zamknęliśmy proces przekazywania infrastruktury słupów fotoradarowych, które wspólnie z Policją kupowaliśmy w latach poprzednich. Policja kupowała w ramach dostępnych środków urządzenia do kontroli prędkości, my zaś instalowaliśmy słupy fotoradarowe. Ponieważ od pewnego czasu zajmuje się tym kompleksowo GITD, to zostało to zgodnie z ustawowymi terminami Inspekcji przekazane.

Jak mówię, na bieżąco pracujemy z obiema tymi służbami, tworząc pewien spójny system i w zakresie inżynierii, i w zakresie nadzoru nad ruchem w ramach Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Dziękuję bardzo. W takim razie została nam jeszcze do wysłuchania wypowiedź przedstawiciela KRBRD. Widzę na swojej liście panią, z którą miałam przyjemność się przywitać – panią Katarzynę Turską, obecnie doradcę ministra w Departamencie Dróg i Autostrad w Ministerstwie Transportu. Bardzo proszę o krótką wypowiedź podsumowującą ubiegły rok, pani dyrektor.

Sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Katarzyna Turska:

Dziękuję bardzo. Katarzyna Turska, sekretariat KRBRD.

Cieszę się, bo większość przedmówców to członkowie KRBRD, więc o tyle mam w jakiś sposób ułatwione zadanie, natomiast powiem, że działania sekretariatu Krajowej Rady, który jest takim ramieniem do wykonywania zaleceń Krajowej Rady, skupiały się w roku ubiegłym na działaniach świadomościowych, na szeroko pojętej informacji o zasadach ruchu drogowego, promocji bezpiecznych zachowań na drodze oraz edukacji, jak bezpiecznie poruszać się po drodze i brać odpowiedzialność również za bezpieczeństwo innych uczestników ruchu drogowego. Obecnie sekretariat przygotowuje doroczne sprawozdanie z działalności wszystkich członków KRBRD, bo taki obowiązek wynika z ustawy – Prawo o ruchu drogowym, i myślę, że znajdzie się w nim element ewaluacji, który pokaże, że nie ma wątpliwości, iż do skuteczności naszych działań potrzebne jest kompleksowe podejście w czterech zasadniczych sprawach. Pierwszą ze spraw jest inżynieria ruchu i drogi, drugą kontrola na drodze – i tu chylę czoła przed kolegami z Policji, naszymi bardzo ważnymi partnerami –następnie ratownictwo medyczne i czwarta to właśnie edukacja, świadomość. To są te cztery „e”, czyli *engineering, enforcement, education* i *emergency*. W naszym gronie posługujemy się takimi pojęciami. Nie ma wątpliwości, zresztą wskazują na to nasze dotychczasowe praktyczne obserwacje oraz doświadczenia innych krajów, że właśnie konglomerat, kompleks, synergia tych czterech elementów na pewno przybliża nas do „Wizji zero”.

Proszę pozwolić, że o planach na razie nie będę mówić, bo być może państwo wiedzą, że nastąpiła reorganizacja, jeśli chodzi o sekretariat Krajowej Rady. Jesteśmy w tej chwili zespołem działającym przy Departamencie Dróg i Autostrad i obecnie trwają dyskusje, rozmowy, analizy dotyczące tego, jakie priorytety mielibyśmy realizować w tym roku. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Dziękuję, pani dyrektor. Bardzo proszę teraz o wypowiedź dyrektora Biura Ruchu Drogowego KGP pana Marka Fidosa.

Dyrektor Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji Marek Fidos:

Szanowna pani przewodnicząca, szanowni państwo, chciałbym, abyśmy przez chwilę przyjrzeli się dwóm obszarom związanym z bezpieczeństwem ruchu drogowego, ponieważ ja ze swojej strony także bym oczekiwał, abyśmy coś dodatniego z dzisiejszego spotkania wynieśli.

Na co chciałbym zwrócić uwagę? Jak spojrzymy na historię ostatnich lat, jeśli chodzi o bezpieczeństwo na polskich drogach, to z czym nie możemy sobie poradzić? Przede wszystkim z przestrzeganiem dopuszczalnych prędkości. Kiedy analizujemy statystyki, okazuje się, że od dwudziestu paru lat, kiedy tych wypadków było najwięcej, przyczyną wypadków drogowych w 31–32% rokrocznie jest nadmierna prędkość. Pomimo tego, że w ostatnich latach osiągnęliśmy tak duże spadki zarówno jeśli chodzi o liczbę zdarzeń drogowych, jak i ich skutki, to gdy bierzemy pod uwagę ten współczynnik, ciągle stoimy w miejscu. Patrząc na działania Policji, bardzo efektywne, z roku na rok coraz lepsze, okazuje się, że sama rosnąca liczba mandatów karnych nie rozwiązuje problemu. Chciałbym, żebyśmy zwrócili uwagę na to, że obowiązująca dziś wysokość mandatów jest taka sama od 16 lat. Dla wielu ludzi te mandaty i ich wysokość się zdezaktualizowała. Nie mówię tego jednak w kontekście takim, żeby podjąć prace legislacyjne, ale trzeba byłoby się nad tym zastanowić, bo w krajach sąsiednich takich jak Słowacja, Litwa nie ma „zmiłuj się”. Są tam drastyczne, drakońskie kary za przekroczenie prędkości, które dzisiaj sięgają nawet kilku tysięcy złotych. Mówię o tym natomiast w kontekście zmian legislacyjnych, które umożliwią policjantowi bezpośrednio na drodze zatrzymanie prawa jazdy, ale obligatoryjnie, za naprawdę drastyczne przekroczenia prędkości, np. powyżej 50 km/h w obszarze zabudowanym, w takich warunkach, kiedy jest zwiększony ruch pieszych i innych uczestników ruchu drogowego. I myślę, że powinniśmy się nad tym naprawdę poważnie zastanowić, a więc nie liczba mandatów, ale skuteczne egzekwowanie i eliminowanie z ruchu tych najbardziej niebezpiecznych osób, które jeżdżą po Polsce.

I drugi aspekt, który został już dziś pokrótce omówiony, to problem pieszych uczestników ruchu drogowego. Gdybym państwu przedstawił analizę, okazałoby się, że od lat około 32% ofiar wypadków stanowią piesi uczestnicy ruchu drogowego. Od kilkunastu lat z roku na rok obserwujemy spadki, w roku ubiegłym było niewiele więcej zabitych, ale tu, jak pan minister powiedział, rzeczywiście pogoda, szczególnie w grudniu, miała bardzo istotny wpływ na wzrost liczby wypadków w Polsce, bo w godzinach między 16 a 22, kiedy w grudniu jest ciemno, aż 200 pieszych poniosło śmierć na drodze. I kiedy analizujemy te zdarzenia, to gdzie one mają miejsce? Nie na drogach ekspresowych, drogach szybkiego ruchu, które się pojawiają i są w coraz lepszym stanie, ale na drogach, szanowni państwo, powiatowych – drogach niedoinwestowanych, gdzie oświetlenie jest słabe albo go w ogóle nie ma, źle oznakowanych albo w ogóle. Brakuje przede wszystkim rozwiązań technicznych, które uspokoją często nakładający się na siebie ruch tranzytowy i ruch lokalny. Uważam, że powinniśmy w tym momencie zastanowić się, co możemy właśnie w tym obszarze zrobić, aby tę sytuację usprawnić. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Dziękuję, panie dyrektorze. To bardzo ważny głos, ponieważ właściwie tylko dotkliwość i nieuchronność sankcji decyduje o jej skuteczności. W związku z tym jeżeli rzeczywiście istnieje taka potrzeba, by sankcja stała się bardziej dotkliwa, bardziej nieuchronna, i to wpłynęłoby wprost na zmniejszenie liczby ofiar, zabitych, to jak najbardziej po to tu jesteśmy, żebyśmy takie zmiany pilnie wprowadzili. Wspomniał pan o danych statystycznych, które może dla wszystkich państwa zacytuję, bo to są następujące liczby: 1654 osoby zabite w wyniku zderzenia pojazdów – daje to w ogóle wszystkich zabitych 39,6%, a piesi to jest 1406 osób zabitych w wyniku różnych wypadków na drodze, tj. 33,6% w ogóle wszystkich zabitych. To są naprawdę porażające liczby, także właśnie dlatego warto, abyśmy w toku naszej dzisiejszej dyskusji zastanowili się nad tym, ja-

kie cele wyznaczamy sobie wszyscy na ten rok i na kolejne lata, żeby działania, które podejmujemy, były skuteczne, bo przeznaczamy co roku znaczące środki finansowe pochodzące z naszych podatków na to, by było bezpieczniej. Ale jak wszyscy państwo zajmujący się od lat kwestią bezpieczeństwa wiecie, na to bezpieczeństwo składa się wiele elementów tworzących całość i musimy te elementy umiejętnie łączyć. Im bardziej będą one spójne, tym lepiej dla nas wszystkich, tym lepsze efekty uzyskamy. My nie musimy wyważać otwartych drzwi, ponieważ mamy bardzo dobre doświadczenia w tej mierze, mamy świetnych, doskonale przygotowanych naukowo i pod każdym innym względem ekspertów. Możemy korzystać z doświadczeń innych krajów, które mają spektakularnie dobre efekty – weźmy chociażby Litwę. Mamy wiele do zrobienia, właściwie to jest droga bez końca, ale w tej chwili jest gorzej, niż było poprzednio, dlatego trzeba to sobie powiedzieć szczerze i zrobić wszystko, żeby na koniec roku móc z satysfakcją stwierdzić, że te działania miały sens i jest lepiej, jest mniej zabitych.

Myślę, że czas najwyższy, abyśmy przystąpili do dyskusji i aby ta dyskusja mogła się wartko i sprawnie toczyć, a jest już późna pora, to proponuję państwu, abyśmy zaprowadzili taką wewnętrzną dyscyplinę – 3 minuty na zadanie pytań i prosiłabym o bardzo krótką odpowiedź ze strony osób, do których pytanie jest skierowane – też nie dłuższą niż 3-minutową. Wtedy przedyskutujemy więcej, nasza efektywność będzie większa, a to jest główny cel naszego dzisiejszego posiedzenia.

Jako pierwszy do zadania pytania zgłosił się pan przewodniczący Jerzy Polaczek. Bardzo proszę.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję, pani przewodnicząca. Myślę, że to jest nie tylko element, który powinien zostać sprowadzony do pytania, ale kwestia, powiedziałbym, dyskusji, bo myślę, że warto odnieść się do materiału, z którym mieliśmy dziś okazję się zapoznać. Nie mam uwag do warstwy, powiedziałbym, informacyjnej, bo to są rzeczy obiektywne, które są czystą statystyką z elementami opisu. Warstwa wniosków jest – niestety – dość uboga, ale myślę, że warto budować ten materiał, biorąc pod uwagę pewną perspektywę czasową, która jest przed nami, wychwycić kluczowe zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu również w tym zmieniającym się kształcie sieci drogowej w Polsce. Przed chwilą – był to chyba ostatni czy przedostatni głos w dyskusji – usłyszeliśmy od szefowej KRBRD, ale nie wiem, czy pani przewodnicząca się pomyliła, czy ja po prostu źle zapisałem – cytuję w oryginale panią sekretarz Turską: że trwają dyskusje, jakie priorytety należy realizować w tym roku. Mamy dziś, pani dyrektor, 16 lutego i – jak zrozumiałem – KRBRD w Ministerstwie Transportu, która powinna ogniskować elitę ekspercką w sferze programowania, jest sprowadzona do jakiegoś zespołu pomocniczego przy departamencie. To są chyba rzeczy, mówiąc najbardziej eufemistycznie, żenujące. To jest po prostu granda.

Mówimy o sytuacji, w której od roku pozostaje niewdrożona ustawa o kierujących pojazdami, której żywot, jeśli chodzi o samą treść i procedowanie, jest pięcioletni, której *vacatio legis* zostało przedłużone na żądanie większości parlamentarnej o kolejny rok. I jak mamy mówić o kwestiach programowych w aspekcie na przykład kształtowania postaw kierowców, którzy powodują te najbardziej tragiczne w skutkach wypadki, bo to kierowcy między 18 a 23 rokiem życia powodują ponad 80% wypadków ze skutkiem śmiertelnym? Jak mamy to kształtować, skoro mamy o rok przedłużony termin wejścia w życie ustawy o kierujących pojazdami?

Jako były minister transportu przypomnę, że w 2006 r. istota sprowadzała się do tego, że tym pierwszym fundamentem systemowym jest ustawa o kierujących pojazdami – tj. wyłączamy tę część z Prawa o ruchu drogowym. Drugim elementem systemowym jest ustawa o bezpieczeństwie pojazdów, która ma opisać wszystkie kwestie techniczne związane z tym, czego państwo oczekują od rynku, od producentów, po to, aby ograniczać skutki śmiertelne czy w samochodach osobowych, czy ciężarowych, czy w autobusach. A trzecim filarem jest ustawa o ruchu drogowym, czyli przepisy dotyczące – można powiedzieć – samego ruchu. Mamy, jak rozumiem, taki skutek, że KRBRD została sprowadzona do roli organu pomocniczego, a z tych trzech filarów mamy ustawę o kierujących pojazdami, gdzie *vacatio legis* jest dwuletnie – w uzasadnieniu rządowym

napisano, że to na wniosek wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego – no gratuluję. Mówię o tym w skrócie, bo Ministerstwo Transportu jakby odwołuje się dziś do nieprzygotowania wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego do realizacji tego aktu prawnego. Ale to jest mój komentarz do potrzeby pewnej systemowej dyskusji, jeśli mamy wyciągać jakieś wnioski po to, aby opinia publiczna, która jest zainteresowana doprowadzeniem do radykalnego obniżenia liczby wypadków śmiertelnych, uzyskiwała po prostu czytelny przekaz od rządu i od parlamentu.

Sprawa druga. Zwracam uwagę przedstawicielom Ministerstwa Transportu, partnerom, którzy reprezentują instytucje państwowe, że od roku pozostaje nieuchwalone przez Radę Ministrów rozporządzenie w sprawie zwolnienia z opłat za przejazd w aglomeracjach, czyli po prostu jest projekt Rady Ministrów, który się wałkuje przez rok, a przecież on ma bardzo istotne skutki, jeśli chodzi o przeniesienie części ruchu ciężkiego w przypadkach ewentualnej zmiany struktury ruchu po to, aby szukać drogi alternatywnej. Musimy przecież być przygotowani na to, że jeśli w aglomeracji śląskiej i warszawskiej, w Trójmieście, w okolicach Poznania, Łodzi kierowcy TIR-ów będą szukali przejazdu, aby uniknąć opłat z tytułu myta, to trzeba będzie po prostu rozstrzygnąć kwestię jakiejś inicjatywy w zakresie wag na wjazdach na drogi samorządowe, bo za chwilę pojawi się problem poruszania się tych pojazdów w aglomeracjach. Pan dyrektor Maciejewski dostanie takie zadanie od pana ministra Nowaka, bo z poniedziałku na wtorek pojawi się jakiś problem systemowy, który wychwycą media, polityka oczywiście PR będzie w tym zakresie bardzo, powiedziałbym, budująca, ale coś z tym trzeba zrobić.

Następna kwestia, do której chciałbym uzyskać jakiś komentarz czy informację ze strony przedstawicieli Dyrekcji Generalnej, Inspekcji Transportu czy ministerstwa, dotyczy potrzeby pewnego komentarza, również w przyszłości, do wypadków śmiertelnych czy tych, w których są ranni, na autostradach – niezależnie od tego, czy one są koncesyjne, czy zarządzane przez operatora na zlecenie Dyrekcji Generalnej, bo chodzi tutaj o coś istotnego. Jeśli kierowca płaci za przejazd, a przecież budujemy system zamknięty, to z punktu widzenia władzy publicznej i operatora, koncesjonariusza czy Dyrekcji Generalnej jest potrzeba zapewnienia normy dojazdu w określonym czasie do takiego wypadku. Warto, aby oceniając realizację czy umów koncesyjnych, czy odcinków, które będą oddawane do eksploatacji jako odcinki zamknięte, płatne, budować tę statystykę również na podstawie pewnych norm realizacji akcji ratunkowych, po to, żeby widzieć w tym jakiś sens z punktu widzenia bezpieczeństwa pasażerów, kierowców itd.

I ostatnia moja uwaga z ewentualną prośbą o komentarz dotyczy zadania, które należałoby przepracować, biorąc pod uwagę wpływ ruchu ciężkiego po wdrożeniu e-myta. Dziesiątki samorządów zwracają uwagę, że z powodu tego, iż ten system nie jest jeszcze docelowy, aczkolwiek już powoduje głębokie zmiany w strukturze ruchu, działania ministerstwa, GITD powinny skupiać się również na analizie sieci dróg alternatywnych, które wybierają kierowcy, omijając obowiązek uiszczania opłaty elektronicznej. Tam też pojawiają się większe zagrożenia z uwagi na to, że ta struktura ruchu wpływa również na wypadkowość w tych miejscach i w części jest ona skutkiem omijania opłaty z tytułu przejazdu po drogach płatnych.

Zwracam uwagę w mojej wypowiedzi tylko na aspekt ruchu ciężkiego i proszę ewentualnie o jakieś wnioski. Jeśli naprawdę ma być tak, że KRBRD, pani dyrektor, pani sekretarz Turska ma być kierownikiem jakiegoś zespołu doradczego przy departamencie, to o czym mamy tutaj dyskutować? Gdzie ci ludzie mają mieć kontakt z ministrami, którzy tą problematyką powinni nie tylko się zajmować, ale oni przecież konstytucyjnie za to odpowiadają? To jest mój najlepszy komentarz do tych wypowiedzi – a myślałem, że się przesłyszałem. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Dziękuję bardzo panu przewodniczącemu za te bardzo merytoryczne uwagi. Z racji tego, że byłeś ministrem transportu, to nie przerywałam, ale bardzo bym prosiła wszystkich pozostałych – a listę mamy naprawdę długą – o utrzymywanie dyscypliny 3 minut, ponieważ bardzo ważne są jeszcze odpowiedzi. Dlatego chciałabym, żebyśmy potraktowali specjalnie naszego kolegę z racji pełnionych funkcji, znajomości tematu…

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Przepraszam.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Ale bardzo proszę już o przestrzeganie umowy i z góry zaznaczam, że będę mierzyć czas.

Bardzo proszę, nasz kolega Jarosław Zieliński, pan przewodniczący – proszę bardzo.

Poseł Jarosław Zieliński (PiS):

Trudna to sprawa, pani przewodnicząca. Wysoka Komisjo, szanowni państwo, mieliśmy dziś rozmawiać o efektywności działań Policji dotyczących bezpieczeństwa oraz o strategii na 2012 r. Nie rozmawiamy o tym. Muszę powiedzieć z przykrością, i proszę się nie obrazić, że kilkadziesiąt osób na tej sali po części traci czas, dlatego że zaproszeni do referowania goście w większości przyszli nieprzygotowani. Nie usłyszeliśmy niczego konkretnego poza jednym głosem – wyróżnię ten głos – pana dyrektora Marka Fidosa, który zaczął mówić konkretnie. Od wszystkich chcielibyśmy usłyszeć to, o czym zaczął mówić pan dyrektor: analiza stanu rzeczy, działań, które podejmowała Policja i inne służby, krótkie raporty i wnioski, strategia – co mamy robić? Szanowni państwo, znowu jest powyżej 4 tys. zabitych, a było już mniej. Nastąpił wzrost zabitych o 268 osób. Życie ludzkie jest cenne, jednostkowe życie także, stąd każdy wypadek powinien być dokładnie przeanalizowany przez wszystkie służby – każdy wypadek śmiertelny, zresztą każdy inny także, ale śmiertelny w szczególności. I pytanie: dlaczego on się zdarzył, co było jego przyczyną? Nie usłyszeliśmy niczego na temat analizy przyczyn, nie wiemy, co się zdarzyło, co się stało. Niektórzy mówią, że dlatego jest więcej wypadków, że została podwyższona dopuszczalna prędkość na drogach. Nie wiem, czy tak, czy nie, a nie usłyszeliśmy na ten temat ani słowa. Jest więc pytanie: tak czy nie? I skąd to wiadomo?

Pogoda – szanowni państwo, zawsze jest jakaś pogoda, nie można chyba…, przepraszam…

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Bardzo proszę kolegów i koleżanki o ciszę, zaraz będą mieli państwo możliwość się wypowiedzieć.

Poseł Jarosław Zieliński (PiS):

Jeśli chodzi o konkrety, to usłyszeliśmy, że to pogoda. Szanowni państwo, bądźmy poważnie, zawsze jest jakaś pogoda i zawsze coś przeszkadza. W każdej z kategorii tych najważniejszych podziałów nastąpił wzrost – dziennie ginie prawie 12 osób, to znaczy, że jedna klasa w warszawskiej szkole co dwa dni ginie na naszych drogach. I co, słyszymy od Policji coś konkretnego? Nie, Policja dyskutuje o systemie zmian emerytalnych, ale nie przedstawia strategii, jak zapobiegać wypadkom, żeby nie wzrastała ich liczba. GDDKiA mówi, że efektywnie – cytuję pana dyrektora – współpracuje z Policją. Nie współpracuje pan, panie dyrektorze, efektywnie, bo w ogóle nie ma efektywności, bo efekty są właśnie bardzo tragiczne. Taka jest prawda, trzeba po prostu wreszcie pozbierać się i w sposób odpowiedzialny stanąć przed tym pytaniem: co zrobić? My jako komisja sejmowa, jako parlamentarzyści, jako Sejm oczekujemy od panów, od państwa, odpowiedzialnych za tę bardzo ważną sferę życia publicznego, konkretnych wniosków i my się do nich odniesiemy, zmieniając prawo, jeśli trzeba, w taką czy inną stronę. Oczekujemy od was postulatów, wniosków. To wy powinniście wiedzieć i nam powiedzieć, z czego wynikają te sytuacje i jak im zapobiegać.

Pan inspektor Połeć, jak pamiętam z dyskusji nad ustawą, bardzo chciał mieć system automatycznych radarów, rozliczania przekraczania prędkości, który w końcu poparliśmy, i dzisiaj mówi nam pan, że ma 600 tys. zdjęć – dobrze usłyszałem? I co z tego, panie inspektorze? Co pan z tym zdjęciami robi? Ma pan 600 tys. zdjęć z siedemdziesięciu paru radarów, będą stawiane kolejne i co z tego wynika? Co pan z nimi zrobił? Co pan zamierza z nimi zrobić i z tymi kolejnymi, które będą robione? To musi być efektywne właśnie, po to daliśmy na to pieniądze – kończę, pani przewodnicząca, już widzę te znaki – po to uchwaliliśmy ustawę, godząc się na to. Ja też byłem za tym, żeby te pieniądze były wykorzystane na budowę tego systemu, tylko co z tego wynika. Naprawdę, proszę państwa, mówię w tej chwili głosem dość emocjonalnym, ale te dane są porażające.

Dotyczy to nas wszystkich, musimy być za to odpowiedzialni. Oczekujemy od państwa konkretnych wniosków, raportów, analiz i strategii, a nie – przepraszam za wyrażenie – gadania na okrągło, że każdy z każdym współpracuje efektywnie, tylko efektów nie ma. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Proszę pana przewodniczącego Mirosława Pawlaka o zabranie głosu. Z góry dziękuję za zwięzłość. Kolega też wykazał się zwięzłością, ale mam nadzieję, że teraz będzie jeszcze lepiej.

Poseł Mirosław Pawlak (PSL):

Szanowna pani przewodnicząca, szanowny panie ministrze, szanowne panie i panowie posłowie, zaproszeni goście, po przeanalizowaniu materiałów, które otrzymaliśmy na dzisiejsze posiedzenie Komisji, nasuwają mi się następujące pytania. Jedną z najczęstszych przyczyn wypadków komunikacyjnych, jak wszyscy wiemy, są nietrzeźwi kierujący pojazdami mechanicznymi. Jak w ocenie Policji kształtuje się problematyka bezpieczeństwa ruchu drogowego i jakie konkretne efekty wypracowane zostały w roku 2010?

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

W roku 2011, panie przewodniczący.

Poseł Mirosław Pawlak (PSL):

Tak, w 2011. Jaki odsetek wypadków stanowią ujawnione nieprawidłowości związane z wykonywaniem transportu drogowego osób i rzeczy? Proszę o uwzględnienie zatrzymanych kierowców-obcokrajowców.

Pytanie trzecie: Zgromadzenie Ogólne Narodów Zjednoczonych ogłosiło lata 2011––2020 dekadą działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego. Jakie konkretne działania w ramach tego programu podejmuje Polska w celu zmniejszenia liczby śmiertelnych wypadków na drogach oraz jakie kwoty na ten cel zostały zarezerwowane?

Pytanie następne: Jakie konkretne ustalenia z prac KRBRD zostały już wdrożone, a które z zamierzeń, postulatów resort spraw wewnętrznych uznaje za celowe do natychmiastowego wdrożenia?

I ostatnie pytanie: Czy zdaniem resortu spraw wewnętrznych nie byłoby celowym zaangażowanie w sprawy profilaktyki, w tym popularyzacji szeroko pojętego bezpieczeństwa ruchu drogowego młodzieży akademickiej, szczególnie z ostatnich lat studiów, co oznaczałoby zaangażowanie w popularyzację bezpieczeństwa ruchu drogowego wykształconej młodzieży, obok działających już funkcjonariuszy służb publicznych. Mam w tym miejscu na uwadze, iż ci młodzi ludzie na różnych etapach przyszłego życia zawodowego przynajmniej częściowo zasilą służby publiczne. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Bardzo dziękuję koledze. Teraz proszę o zabranie głosu pana posła Bogdana Rzońcę.

Poseł Bogdań Rzońca (PiS):

Pani przewodnicząca, panie ministrze, szanowni państwo, zajmujemy niechlubne czołowe miejsce w Europie pod względem liczby osób zabitych, niestety. Mam prośbę do pana ministra, żeby dane dotyczące wypadkowości, zabitych, rannych, które mamy, uzupełnić jeszcze o koszty leczenia. Moim zdaniem jest to bardzo istotna rzecz w naszym przypadku, bo mówimy tylko, że jest 4 tys. zabitych, 27 tys. rannych . Myślę, że gdyby udało się to zrobić, to poszlibyśmy dalej, do innych komisji, które też pracują nad rozwiązaniami związanymi z bezpieczeństwem, i mielibyśmy dodatkowy argument, żeby nie uchwalać byle jakich ustaw, nad którymi – niestety – pracujemy w tej chwili.

Podam państwu przykład – zmieszczę się w 3 minutach. W tej chwili procedujemy w Komisji Infrastruktury ustawę o drogach publicznych, gdzie m.in. mamy dyrektywę europejską, która to dyrektywa zaleca nam, byśmy badali bezpieczeństwo na 1% dróg w sieci TEN-T. Natomiast zabici i ranni są głównie na drogach wojewódzkich, powiatowych i gminnych i tam nie ma dyrektywy, i nie ma audytów bezpieczeństwa. Więc jest wniosek, i to jest raczej wniosek do Ministra Spraw Wewnętrznych, żeby bazując na tej dyrektywie, wystąpić może o poszerzenie audytowania tych miejsc niebezpiecznych na

drogach gminnych, powiatowych i wojewódzkich, gdzie ginie 95% ludzi, gdzie dochodzi do większości wypadków.

Kolejna sprawa: nie wiem, czy państwo wiecie, ale…

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Proszę państwa, bardzo proszę jeszcze o chwilę uwagi. Zaraz zakończy się seria pytań poselskich i przystąpimy do odpowiedzi, a potem przejdziemy do serii pytań gości, jeśli państwo pozwolą.

Proszę kontynuować, panie pośle.

Poseł Bogdań Rzońca (PiS):

Nie wiem, czy państwo wiecie, ale z klasyfikacji zawodów zniknął generalnie zawód kierowcy. Jest znawca grzybów i inne zawody, natomiast nie ma zawodu kierowcy. Tu jest też pytanie o to, czy czasem nie należałoby zastanowić się nad poważnym kształceniem kierowców, bo ze statystyki, którą przedstawił pan minister, nie wynika jaki procent tych, którzy spowodowali wypadki, stanowią kierowcy zawodowi, amatorzy. Nie wiemy, w jakim wieku byli sprawcy wypadków, czy byli młodzi, czy starsi, a wiemy, co robią firmy spedycyjne – zatrudniają kierowców najtańszych, najsłabiej przeszkolonych kierowców i ci chyba powodują te wypadki, więc myślę, że na to chyba trzeba zwrócić uwagę.

Proszę państwa, kolejna sprawa to system szkolenia kierowców, czyli funkcjonowanie wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego. To jest kolejna rzecz – o rok rolujemy ustawę, bo ministerstwo nie zdążyło dostarczyć zasobu pytań do WORD-ów. Oczywiście, minister zrzucił wszystko na WORD-y, że były nieprzygotowane, co nie jest prawdą. Prawda jest taka, że minister nie dostarczył pytań i to jest główny powód rolowania jednej z ustaw, która po prostu powoduje, że kierowców szkoli dzisiaj…, uczy Marcin Marcina – coś w tym stylu. Wystarczy mieć zawodowe wykształcenie, prawo jazdy kategorii C i można już szkolić kierowców. Jeśli więc mówimy o całokształcie tych spraw, to prosiłbym, żeby MSW nad tym także się zastanowiło.

Chyba wyczerpałem czas, dziękuję.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Rzeczywiście wiele z tych zagadnień ma charakter absolutnie interdyscyplinarny i to nie jest tak, że to, o czym dzisiaj mówimy, jest kierowane tylko do MSW, bo to są sprawy w ogromnej mierze zawierające się w dyspozycji i kompetencjach Ministerstwa Transportu. Także tutaj oczywiście musimy współpracować i musimy wypracowywać jak najlepsze praktyki, jak najlepsze rozwiązania.

Dziękuję za ten głos. Bardzo proszę teraz pana posła Janusza Dzięcioła. Kolejne osoby po panie pośle do zadawania pytań to: pani poseł Stanisława Prządka, pan poseł Tomasz Kaczmarek, pani poseł Dorota Rutkowska i listę zamyka pan poseł Kazimierz Ziobro. Jeśli chodzi o gości, zgłosił się już do zadawania pytań pan dyrektor Andrzej Szóstek z WORD w Olsztynie. Bardzo proszę także pozostałych gości o zgłoszenia, będę kolejno zapisywać.

Proszę bardzo i jeszcze raz apeluję o dyscyplinę 3 minut, ponieważ chcielibyśmy dzisiaj również usłyszeć wyczerpujące odpowiedzi na zadawane pytania. Proszę bardzo, panie pośle – pan poseł Janusz Dzięcioł.

Poseł Janusz Dzięcioł (PO):

Szanowna pani przewodnicząca, szanowni państwo, do tego, co było mówione, chciałem dodać, że tak naprawdę dane umieszczone w informacji są pomniejszone o statystyki, które posiada straż miejska, i jeżeli dodalibyśmy do tego wszystkie dane dotyczące karania przez straż miejską za przekroczenia prędkości, to prawdopodobnie te liczby by się podwoiły albo potroiły. Więc to jest naprawdę, według mnie, duży problem.

Ale mam też jakby wniosek do prezydium Komisji, żeby w końcu bezpieczeństwem na drogach czy tym, co się dzieje na drogach, tak naprawdę zajmowała się jedna komisja z tego względu, że dzisiaj na posiedzeniu Komisji Administracji i Spraw Wewnętrznych to wszystko omawiamy, a ustawę fotoradarową tak naprawdę uchwalaliśmy na posiedzeniach Komisji Infrastruktury. Pamiętam do dzisiaj ten czas, kiedy zgłaszałem poprawki do ustawy fotoradarowej i sam za nimi głosowałem. Wtedy ani opozycja, ani

ludzie z mojej opcji tych poprawek nie przyjmowali, bo należało wprowadzić ustawę i ta ustawa została wprowadzona.

Panie inspektorze, chcę powiedzieć, że dzisiaj zrobił pan 600 tys. zdjęć. Jeżeli dołoży pan 300 radarów i każdy z nich zrobi panu 100 zdjęć, to rocznie będzie pan miał 10.950 tys. zdjęć. Z mojego doświadczenia wynika, że w ciągu jednego dnia fotoradar może zrobić 1 tys. zdjęć kierowców, którzy przekraczają prędkość. Jeśli dołoży pan do tego jeszcze jedno zero, to obojętnie jak by pan pracował nad ustawą, to nie obrobi pan tego. Niech mi pan wierzy, że pan nie obrobi, chyba że zatrudni pan armię urzędników, która będzie to wszystko obrabiała, a i tak pan nie zdąży. Zarzuci pan sądy, bo nie będzie pan miał sprawców. Sam pan mówi, że jeden sprawca wskazuje drugiego sprawcę i to nie ma końca, więc powiem szczerze: nawet legislacja panu w tym względzie nie pomoże. Ja chcę panu powiedzieć, że z własnego doświadczenia wiem, że kiedy robiłem 200 zdjęć w miesiącu, pracowały nad tym 3 osoby. I te 3 osoby obrobiły te 200 zdjęć, ale 60, 70% spraw kończyła się mandatem karnym, a reszta tak naprawdę była kierowana do sądu jako wnioski. I to nie jest tak, że zgodnie z polskim prawem w 100% będzie pan miał zawsze sprawców, dlatego jeśli pan chce te 300 fotoradarów wprowadzić, to naprawdę niech pan się zastanowi, bo najpierw, tak jak pan wspominał, trzeba by popracować nad tą ustawą, która nie jest doskonała.

Drodzy państwo, przecież to ja kłóciłem się na posiedzeniu Komisji Infrastruktury, kiedy podnosiliśmy błąd licznika w samochodzie o 10 km. W XXI wieku jeżeli samochód wyjeżdża z fabryki z błędem licznika 10 km to jest to niesamowity złom, no państwo wybaczcie. Dlatego nie bez kozery pytałem, czym ten pan jechał, bo pewnie miał licznik taki, jaki powinien być, i myślę, że to był właśnie dobry samochód. Ale przecież kto uchwalił taką ustawę? Posłowie – myśmy to uchwalili i dzisiaj mamy pretensje, że zginęło o dwieście ileś osób w ciągu roku więcej. Musi ginąć więcej, bo skoro na autostradzie wolno dziś jechać 150 km/h, a nie jak wcześniej 140 km/h, to ja się zgadzam, że na autostradzie wolno, ale jeśli na autostradzie można jechać o 10 km/h więcej, to na w terenie zabudowanym też mi wolno jechać te 10 km/h więcej. A sami państwo tutaj przedtem mówiliście, że najwięcej ludzi ginie właśnie na drogach powiatowych, w miastach i na drogach, które są w nie najlepszym stanie. Więc myślę, że tak naprawdę jeżeli sami zaczniemy dbać o to, w jaki sposób wprowadzamy ustawy, w jaki sposób nad nimi pracujemy i sami nie będziemy wymyślali bzdur, biorąc pod uwagę chociażby te 10 km, to już będzie bezpieczniej na drogach

Jeżeli faktycznie bezpieczeństwem na drogach nie będą się zajmowali fachowcy, tylko posłowie, którzy są obrażeni na straż miejską i na Policję za to, że na tych drogach ścigają, to wybaczcie państwo, ale będziemy mieli takie ustawy, jak mamy.

Proszę państwa, mówimy o tym, że nieuchronność kary jest najbardziej…

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Panie pośle, bardzo przepraszam, czas.

Poseł Janusz Dzięcioł (PO):

Już kończę, pani przewodnicząca. Chcę tylko powiedzieć, że przez 16 lat byłem strażnikiem miejskim, piąty rok jestem posłem i od 21 lat mówi się to samo, że wojewodowie nie ściągają pieniędzy z mandatów nakładanych przez Policję. Jeżeli nie ściągamy tego, to do kogo mamy pretensje? Do garbatego? Chyba tylko do garbatego, bo tak to wygląda. Myślę, że gdybyśmy wszyscy wymagali od siebie dużo więcej, byli bardziej konsekwentni w swoim działaniu i mądrzej myśleli nad tym, co robimy w Sejmie i jakie uchwalamy prawo, byłoby na pewno bezpieczniej na drogach.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Dziękuję koledze za ten głos, ale pozwoli pan poseł i państwo na moją krótką dygresję. Bardzo bym chciała, żeby bezpieczeństwo na drogach zależało tylko i wyłącznie, głównie od stanowionego prawa, ale – niestety – to nie jest takie proste. Oprócz tego, że my wszyscy musimy dokładać starań, żeby tworzyć dobre prawo, bo po to tu jesteśmy, to jest jeszcze –niestety – cały łańcuch innych elementów połączonych, nad którymi trzeba cały czas pracować. A przede wszystkim trzeba mieć świadomość tego, że umiejętności kierowców, którzy poruszają się po drogach, proszę państwa, są kluczowe – umiejętno-

ści. Ale to już jest kolejne ogromne zagadnienie, o którym możemy dyskutować i w którym też jest wiele do zmiany.

Bardzo proszę panią poseł Stanisławę Prządkę o zadanie pytania.

Poseł Stanisława Prządka (SLD):

Dziękuję bardzo, pani przewodnicząca. Wysoka Komisjo, panie ministrze, oczywiście mówimy o rzeczy bardzo ważnej dla wszystkich użytkowników dróg, dla tych, którzy poruszają się środkami lokomocji, ale także dla pieszych. Wymieniamy główne przyczyny wypadków, takie jak pijani kierowcy, nadmierna prędkość, ciągle wzrastająca liczba samochodów i wiele innych jeszcze aspektów. Chciałam zwrócić uwagę nas wszystkich, także wszystkich służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo na drodze, na jeszcze jeden ważny i nieomawiany tutaj, niepodnoszony fakt, że ogromny wpływ na to, czy czujemy się bezpiecznie na drogach, ma stan polskich dróg. Proszę państwa, stan niektórych polskich dróg jest zastraszający – nie wszystkich, nie uogólniam – i tam jest najwięcej wypadków, najwięcej tragicznych zdarzeń. Myślę, że zarówno Ministerstwo Infrastruktury, jak i MSW dysponuje takimi danymi i wiemy wszyscy z różnych źródeł, że drogi zaniedbane, najbardziej niebezpieczne dalej pozostają niebezpiecznymi. Chcę zadać pytanie tym wszystkim z państwa, którzy za to odpowiadają: co się dzieje z danymi, co się dzieje z informacją, że np. na drodze S17 jest najwięcej w kraju wypadków, że ta droga jest w fatalnym stanie? Rozumiem, że Policja i inne służby, także GITD, powinny natychmiast zgłaszać swoje spostrzeżenia i wnioski do MI i to powinno mieć przełożenie na jakieś priorytety, bo rozumiem, że trzeba budować jedną drogę, drugą, autostrady i one wszystkie mają swoje ważne cele i zadania. Ale są drogi, które są bardzo niebezpieczne, dlatego działania, program i rozważania, co zrobić, jak uchronić ludzi od nadmiernej liczby tragicznych zdarzeń, powinny mieć swój konkretny finał w postaci wniosków i powiadomienia także naszej Komisji, które drogi powinny być przebudowane i realizowane w pierwszej kolejności.

Druga kwestia związana z bezpieczeństwem to jest sprawność systemu ratownictwa medycznego. Bardzo uważnie słuchałam wypowiedzi pana prezesa NIK na temat numeru 112. To jest już chyba kolejna kontrola, a z poprzedniej wynika, że jako jedyny kraj w Europie, przepraszam – w UE, mamy niesprawny do dziś numer alarmowy 112. Z czym to się wiąże? Oczywiście z tym, że są trudności z odczytywaniem miejsca, z którego został przekazany sygnał z komórki, z lokalizacją zdarzenia. Wiemy też, że często zmieniający się wówczas ministrowie administracji i spraw wewnętrznych wprowadzali ciągłe zmiany do powstającego jednolitego systemu ratownictwa medycznego. To ma ogromny wpływ na ratowanie ludzi, na udzielanie pomocy i wsparcia wtedy, kiedy są one potrzebne. Dlatego będę czekać na zalecenia, które mamy otrzymać na nasze skrzynki, po to, żeby także na kolejnych posiedzeniach naszej Komisji przyjąć i kierować do pana ministra określone wnioski. Dzisiaj je także kieruję do obecnego tu pana ministra, żebyśmy wreszcie doprowadzili do uruchomienia tego niezbędnego także z powodu zbliżających się mistrzostw EURO 2012, ale potrzebnego też na co dzień wszystkim Polakom i tym, którzy przebywają na terenie Polski, numeru 112, bo to jest także ogromnie ważny i istotny element bezpieczeństwa obywateli. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Chciałam tylko, pani poseł, nie tytułem komentarza, ale tytułem poruszonej przez panią poseł w pierwszym pytaniu kwestii powiedzieć, że pogłębiona analiza przyczyn wypadków w 2010 r. wykazała, że ponad 2400 osób zginęło w słoneczny dzień na prostym odcinku drogi, pani poseł. To była ponad połowa wszystkich, którzy zginęli. Bardzo bym chciała, żebyśmy mogli też wysnuwać bardzo proste wnioski, że tam gdzie jest zła droga, tak gdzie są rzeczywiście fatalne warunki na drodze, to wniosek poprawnie logiczny jest taki, że zawsze jest więcej wypadków. Otóż – niestety – nie. I znów wszystko sprowadza się do świadomości kierowców, do ich umiejętności na drodze, ponieważ w tej słynnej triadzie, która powoduje wypadek, co musi zaistnieć? Musi zaistnieć zależność między trzema elementami: człowiek, droga, samochód. Najważniejszym elementem jest człowiek – niestety – nie droga, bo NIK w swoim raporcie, który komentowaliśmy jako Zespół ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, wskazywała

przede wszystkim na drogi. Proszę państwa, no – niestety – nie, to człowiek jest tym najważniejszym elementem. Musimy zrobić wszystko, żeby przede wszystkim właśnie zmienić świadomość kierowców, że to od nich zależy bezpieczeństwo na drogach, od nich zależy, czy my jako piesi lub jako inni uczestnicy ruchu drogowego będziemy mogli czuć się dobrze.

Proszę sprawdzić i przeanalizować, proszę państwa – bardzo polecam wszystkim, bo to jest niezwykle ciekawe – badania, które przeprowadziła w ubiegłym roku chociażby „Gazeta Wyborcza" w serii „Polska jazda". Wynika z nich, jak my się czujemy – my sami jako kierowcy czujemy się ponad wszelką wątpliwość wspaniale i znakomicie. Uważamy, że nam osobiście wolno przekraczać prędkość. My osobiście nie stanowimy zagrożenia itd., itd. I tutaj jest ogromne pole do wykazania się, zagospodarowania, przemyślenia, co należy zrobić, jakie zmiany legislacyjne wprowadzić, żeby ta świadomość kierowców się zmieniała, co w WORD-ach powinno się dziać, co musimy wzmacniać, jak musimy uspójniać naszą współpracę. Mamy Krajową Radę, mamy Generalną Dyrekcję Dróg, mamy Komendę Główną, MSW, różne instytucje, które zajmują się bezpieczeństwem na drogach, i musimy uspójniać ich działania. To nie jest tylko i wyłącznie kwestia budowania dróg czy wręczania mandatów. Gdyby tak było, byłabym szczęśliwa, bo wiedziałabym, że bardzo szybko – można byłoby policzyć, w ciągu ilu lat – liczba zabitych na drogach zmniejszy się do określonej liczby. Ale – niestety – to my, ludzie, jesteśmy tym najważniejszym i najbardziej problematycznym ogniwem, oczywiście w zestawieniu ze wszystkimi innymi uwarunkowaniami.

Proszę państwa, czas nas bardzo goni. Bardzo proszę teraz pana posła Tomasza Kaczmarka o zabranie głosu. Na pewno zmieści się pan w 3 minutach, bo wiem, że pan umie zwięźle zadać pytanie, tak samo jak moja koleżanka, czekająca już w kolejce pani poseł Dorota Rutkowska. Proszę bardzo, panie pośle.

Poseł Tomasz Kaczmarek (PiS):

Pani przewodnicząca, panie ministrze, szanowni państwo, przychylę się oczywiście do pani prośby i będzie dosyć krótko. Proszę państwa, głównymi sprawcami wypadków drogowych są osoby kierujące pod wpływem alkoholu i narkotyków. Tak wskazują ulubione dane statystyczne pana ministra. W tym opracowaniu wskazano, że w ubiegłym roku około 5 tys. kierowców stanowiły osoby prowadzące pod wpływem alkoholu, natomiast Policja i inne służby ujawniły jedynie 50 kierujących pod wpływem środków działających podobnie do alkoholu. Panie ministrze, z czego wynika ta drastyczna różnica pomiędzy liczbą osób kierującymi pod wpływem alkoholu i tych pod wpływem narkotyków? Czy wynika to z braku specjalistycznego przygotowania policjantów do ujawniania tego typu kierujących, z braku specjalistycznych szkoleń dla policjantów ruchu drogowego czy pionów prewencyjnych? Czy też wynika to z braku specjalistycznego wyposażenia, jakim są testery, czy tych testerów nie ma na wyposażeniu patroli wydziałów ruchu drogowego i patroli prewencyjnych?

Chciałbym też zadać pytanie dotyczące strategii na rok 2012 w zakresie działań związanych z alkoholem i narkotykami. Cele zakładają przede wszystkim działania prewencyjne i edukacyjne. Panie ministrze, czy nie należałoby podjąć działań bardziej ofensywnych? Czy policjanci ruchu drogowego nie powinni skorzystać z wiedzy, jaką posiadają funkcjonariusze pionów operacyjnych? Z doświadczenia wiem, że policjanci ruchu drogowego dosyć rzadko współpracują z funkcjonariuszami pionów operacyjnych, a należałoby te działania skoncentrować również na tym, aby zabezpieczać i ściągać z ulicy narkotyki. Może w następnym roku należałoby też nam przedstawić do wiadomości, ile środków odurzających i narkotyków zabezpieczono, co realnie będzie przekładało się na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Państwo założyliście, że te działania będą przeprowadzone 6 razy w roku i rozumiem, że będzie pan odnosił się też do statystyk, ale wydaje mi się, że działania w dni powszednie są bezcelowe. Z praktyki wiadomo, że kierujący pod wpływem narkotyków czy pod wpływem alkoholu siadają za kierownicę w weekendy, kiedy nie pracują. Chciałbym tu podpowiedzieć i doradzić, żeby te 3 dni, które mają być wykorzystane na działania „Alkohol i narkotyki", przenieść na weekend, bo wtedy będzie można skutecznie z tymi patologiami walczyć. Bardzo dziękuję.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Dziękuję. Pani poseł Dorota Rutkowska.

Poseł Dorota Rutkowska (PO):

Dziękuję bardzo. Pani przewodnicząca, szanowni państwo, kontynuując może troszeczkę wątek poruszany przez pana posła, chcę powiedzieć, że jestem gorącym zwolennikiem profilaktyki i nie będę zadawała pytania, tylko to jest mój głos w dyskusji. Od wielu, wielu lat angażuję się w różnego rodzaju akcje profilaktyczne związane z bezpieczeństwem na drogach. Widziałam już wielu chojraków drogowych, widziałam wielu królów szos, którzy na placach manewrowych, gdzie w sztucznych warunkach tworzone są ekstremalne sytuacje, po prostu pokornieli, bo okazywało się, że tak naprawdę ich umiejętności są mizerne i potrzeba troszeczkę się podszkolić.

Kolejny przykład: duża dyskoteka, na której bawi się w każdą sobotę 1200 osób. Właściciel załamywał ręce, mówiąc, że widzi, jak te dzieciaki wsiadają nietrzeźwe za kierownicę. Różne akcje Policji nie skutkowały, były poważne problemy. Z pomocą przyszła świetna akcja „Europejska noc bez wypadku". Chciałam z tego miejsca podziękować Instytutowi Transportu Samochodowego, z którym świetnie się współpracuje właśnie w ramach takich różnego rodzaju akcji. Zaangażowaliśmy do tego didżejów, którzy wiedzieli, jak do tej młodzieży dotrzeć, mówili ich językiem, bo ktoś inny przekazywał to samo w sposób sztywny i niekoniecznie trafiający do młodych ludzi. Efekt jest taki, że dwa lata temu w zasadzie w każdą sobotę zdarzał się jakiś wypadek po dyskotece, a w tej chwili jest już zupełnie inna sytuacja. W październiku, kiedy badaliśmy alkomatem osoby wsiadające za kierownicę, okazało się, że 90% młodzieży była trzeźwa. Po prostu młodzi ludzie wyznaczają sobie dyżury, kto dzisiaj kieruje, kto jedzie, a kto w następną sobotę będzie mógł wypić sobie piwo. I to są właśnie skutki działań profilaktycznych. Dlatego chcę namawiać koleżanki i kolegów posłów: poświęcajcie swój czas, szczególnie my, członkowie Komisji Administracji i Spraw Wewnętrznych, którzy zajmujemy się tymi tematami. Bierzmy udział w takich akcjach. Czasami nasza obecność jest bardzo istotna, podnosi rangę takiego wydarzenia, a przede wszystkim dajemy przykład własnym zachowaniem i własnym postępowaniem na drodze. Dziękuję serdecznie.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Ostatni z posłów chętnych do zadania pytania to pan poseł Kazimierz Ziobro, bardzo proszę.

Poseł Kazimierz Ziobro (SP):

Szanowni państwo, moi przedmówcy wyczerpali część moich pytań i wątpliwości, niemniej jednak chciałbym dołączyć się do głosu pani poseł – nie tego ostatniego, ale przedostatniego – która twierdziła, że jakość dróg ma niewątpliwie wpływ na bezpieczeństwo na drodze. Pani przewodnicząca, odnosząc się do tego, stwierdziła, że na prostych odcinkach dróg, w przestrzeni otwartej zdarzają się wypadki śmiertelne. Jeżeli tak jest, jeżeli umiejętności naszych kierowców są, powiedzmy, gorsze niż umiejętności kierowców niemieckich, to czy dysponujecie statystykami, które by udowadniały, że dobra jakość dróg niemieckich powoduje, iż Polacy są tymi użytkownikami dróg, którzy powodują najwięcej wypadków wśród turystów poruszających się po terenie np. Niemiec?

Uważam, że jakość dróg, brak utwardzonych poboczy, chodników, oznakowań, w tym świateł odblaskowych na barierkach to też jest istotna przyczyna. W raportach pisze się o niedostosowaniu prędkości jazdy do warunków panujących na drodze, bo to jest formuła ogólnie stosowana przy sporządzaniu dokumentacji po zdarzeniu czy wypadku, niemniej jednak drogi są elementem bardzo ważnym. Nie mówię, że najistotniejszym, ale bardzo ważnym. I w kontekście tego pytam, jak państwo zapewnicie bezpieczny dojazd na EURO 2012 w Polsce południowo-wschodniej, na Podkarpaciu, gdzie obiecywana autostrada, która jest już oczywiście utopią, nie będzie otwarta, gdzie przepustowość drogi E4 w miejscach takich jak Łańcut, Przeworsk jest żadna. Nie wiem, czy w tej sytuacji, kiedy tam dość nagminnie występują zdarzenia i wypadki, będziecie potrafili zapanować nad tym ruchem i zapewnić bezpieczeństwo naszym obywatelom i turystom, kibicom z państw zachodnich przyjeżdżającym na EURO 2012.

Podsumowując, jeśli chodzi o drogi, powiem tak: jeżeli ktoś robi dyskotekę na trampolinie, niech się nie dziwi, że ktoś w końcu wpadnie do wody. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Ponieważ czas nas bardzo goni, bardzo proszę gościa, pana dyrektora Andrzeja Szóstka z WORD w Olsztynie o zadanie pytania. Następnie do głosu zapisał się prezes Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego pan Jakub Faryś. Jeśli ktoś jeszcze z gości chciałby zadać pytanie… Bardzo proszę, pan dyrektor Andrzej Witkowski, Instytut Transportu Samochodowego. Proszę, żeby goście się zastanowili, czy ktoś z państwa chciałby jeszcze coś dodać, bo każdy głos ekspercki jest tu niezwykle ważny.

Bardzo proszę, pan dyrektor Szóstek.

Dyrektor Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Olsztynie Andrzej Szóstek:

Dziękuję bardzo. Pani przewodnicząca, szanowni państwo, zacznę od właściwie trzech stwierdzeń. Proszę państwa, niedawno prof. Wegman, to jest patron naszego krajowego programu bezpieczeństwa GAMBIT, powiedział coś takiego: „Polska osiągnęła już właściwy poziom umiejętności programowania działań prewencyjnych i wykształciła dobrą kadrę specjalistów bezpieczeństwa ruchu drogowego. Niestety, nie poszły za tym właściwe działania strukturalne, aby zbudować system zarządzania bezpieczeństwem na drogach". To pierwsze stwierdzenie jest właśnie tego rodzaju: nie mamy systemu bezpieczeństwa funkcjonującego w obrębie wszystkich obszarów, o których dzisiaj mówimy.

Drugie niewątpliwie chyba słuszne stwierdzenie jest takie, że dominującą przyczyną wypadków drogowych jest właśnie prędkość. Mówimy tutaj o 70–80% wypadków śmiertelnych, których powodem jest prędkość, i słusznie zaczynamy budować system zarządzania prędkością. Chciałbym tylko zwrócić uwagę, że tak naprawdę dzieje się to wyłącznie na drogach krajowych, które stanowią około 2% całej sieci drogowej. Na pozostałych drogach nie mamy praktycznie żadnego systemu.

I wreszcie trzecie stwierdzenie z własnego podwórka. Od 7 lat w ramach regionalnego centrum realizujemy program bezpieczeństwa ruchu drogowego – GAMBIT Warmińsko-Mazurski. W ciągu tych siedmiu lat udało się nam osiągnąć poziom Łotwy, Portugalii, tzn. zmniejszyliśmy liczbę osób zabitych na drogach o prawie 50%, działając właściwie tylko w dwóch obszarach, takich jak skuteczny nadzór nad ruchem drogowym i edukacja, począwszy od przedszkolaków. Ale pozostanę tylko przy zarządzaniu prędkością. Proszę państwa, byliśmy województwem najbardziej nasyconym w słupy fotoradarowe, przy czym część była oczywiście makietami. Te makiety były nie do rozpoznania w zestawieniu z właściwymi słupami – to działało. System oznakowania powodował, że kierowca po prostu nie wiedział, czy jest fotografowany, czy nie.

I teraz już przechodzę do tego, co obecnie funkcjonuje. Prewencja to niewątpliwie słupy. Mamy doskonałe kontakty z Göteborgiem w Szwecji, gdzie w słupach maszyna funkcjonuje mniej więcej 3% czasu, poza tym jest on pusty. W związku z tym moje pytanie jest tego rodzaju: czy korzystając z tych doświadczeń, mając ograniczone środki finansowe, nie możemy pójść w kierunku zakupu większej liczby nośników, słupów, po to, żeby rzeczywiście odpowiednio oznakowane spełniały właściwie swoją rolę? Pomijam w tej chwili problem ich lokalizacji, ponieważ jest to rzecz nie na dzisiejsze spotkanie. Natomiast jeśli miałby to być wyłącznie system rejestrujący, czyli w każdym słupie byłoby urządzenie, to wtedy jedynym rozsądnym rozwiązaniem jest zdjęcie oznakowania, ponieważ tylko wtedy, kiedy kierowca będzie miał świadomość, że w każdym momencie i w każdym miejscu można mu zrobić zdjęcie, możemy liczyć na efekty. To są właściwie dwa pytania: czy są takie możliwości i czy perspektywicznie możemy o tym mówić?

I kolejne stwierdzenie – miałem pozostać przy trzech, ale będzie czwarte – rzeczywiście prawo musi się zmienić w tym sensie, że via satelita powiadomienie w trybie administracyjnym musi biec do właściciela. Mamy tutaj mnóstwo doświadczeń, po prostu korzystajmy z nich, nie musimy naprawdę niczego wymyślać. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Bardzo dziękuję, panie dyrektorze, za ten głos. Proszę o zadanie pytania pana prezesa Jakuba Farysia.

Prezes Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego Jakub Faryś:

Dziękuję bardzo. Pani przewodnicząca, szanowna Wysoka Komisjo, szanowni państwo, będzie to może bardziej stwierdzenie niż pytanie. Pani przewodnicząca powiedziała o triadzie: człowiek, droga, samochód. Mówiliśmy o człowieku, mówiliśmy o drodze – to są dwie bardzo istotne części tej triady – natomiast chciałbym powiedzieć kilka zdań na temat samochodu.

Proszę państwa, ja na ogół nie znajduję jako przyczyny wypadków stanu technicznego pojazdu, a jeśli już, to w mniej niż 1% wypadków. Według danych niemieckich w 8% wypadków przyczyną bezpośrednią lub pośrednią jest stan techniczny pojazdu. Jeśli założymy, że średni wiek samochodu w Polsce jest dwukrotnie wyższy niż w Niemczech, i zrobimy proste matematyczne przełożenie, to możemy powiedzieć, że mniej więcej w 16% wypadków w Polsce pośrednią bądź bezpośrednią przyczyną jest stan techniczny samochodu. Przyjmijmy, że to jest nawet 10%. To oznacza, że samochód jest bardzo istotną, a w mojej ocenie na ogół pomijaną częścią tej triady. Oczywiście nie można udowodnić bezpośredniego przełożenia na to, co by było, gdyby samochód był sprawny, natomiast śmiem twierdzić, że można śmiało postawić tezę, że gdyby stan techniczny pojazdu był dobry, gdyby samochód nie był zespawany z dwóch, to być może ten nietrzeźwy młody człowiek, który wyszedł ze wspominanej tu wielokrotnie dyskoteki i który na zakręcie, kolokwialnie mówiąc, nie wyrobił się, gdyby ten samochód był sprawny i amortyzatory byłyby amortyzatorami, a nie tylko dwiema współosiowo poruszającymi się rurami, to być może on by przeżył. Mówię: być może, ale myślę, że śmiało można postawić taką tezę. Jeszcze tylko dwa słowa komentarza, a raczej moja prośba, bo to nie jest pytanie, żeby uwzględniać tę przyczynę, bo w mojej ocenie ona jest ważna.

Jeden z panów posłów zadał pytanie dotyczące kosztów. Możemy oczywiście przyjąć różną metodologię, ale przyjmując taką metodologię liczenia, że jeden człowiek zabity kosztuje… wiem, jak to brzmi, ale kosztuje 1000 tys. zł, a leczenie jednego rannego kosztuje 300 tys. zł, to to jest około 20.000.000 tys. zł. Wiem, że absolutnie nie możemy przeliczać ludzkiego życia czy zdrowia na pieniądze, ale takie są twarde fakty.

I jeszcze tylko jedno słowo komentarza do ostatniej wypowiedzi „słupowej". Moim zdaniem, jeżeli będzie dużo słupów i tylko część z nich będzie pracowała, to będzie znacznie lepiej, niż wtedy, kiedy miałoby być 200 czy 300 takich, które zawsze pracują, bo dość szybko powstanie mapa tych słupów i dość szybko kierowcy przyzwyczają się do tego, w których miejscach one są i tam będą zawsze zwalniali. Natomiast jeżeli tych słupów będzie w Polsce 2 czy 3 tys., ale będzie pewność, że one są rotacyjne – nawet jeśli będą pracowały tylko przez 2–3% czasu – to nigdy kierowca nie będzie wiedział, czy w tym słupie jest coś, co robi zdjęcie, czy tego nie ma. Myślę, że to będzie znacznie lepiej działało. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Za ten głos także bardzo dziękuję i proszę dyrektora ITS pana Andrzeja Witkowskiego o zabranie głosu. Przepraszam bardzo, pana Andrzeja Wojciechowskiego. Pan Andrzej Witkowski to prezes Polskiego Związku Motorowego.

Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego Andrzej Wojciechowski:

To mój kolega, więc nie szkodzi.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Obydwaj panowie bardzo zacni, z ogromnym doświadczeniem, także chylę czoła przed oboma. Bardzo proszę.

Dyrektor ITS Andrzej Wojciechowski:

Pani przewodnicząca, szanowni państwo, zanim zadam pytania, chciałbym najpierw w skrócie odpowiedzieć na kilka stwierdzeń państwa posłów. Jeśli chodzi o strategię, to ona istnieje i jest przez państwa przyjęta do 2013 r. – jest to program GAMBIT. Dalszy etap działań w tym zakresie określa program ZEUS, który opracował pan prof. Krystek, dyrektor ds. naukowych ITS, i próbujemy uzyskać na to środki.

Jeśli chodzi o NIK, to bardzo się cieszę, że jest w planach kontrola instytucji pozarządowych. Prosiłbym tylko o rozszerzenie jej zakresu o to, skąd te instytucje biorą środki

– bo Instytut realizuje ponad 20 projektów z UE – i kto z tej wiedzy korzysta. Oczywiście UE, głównie Policja, Krajowa Rada, ale nie ma przełożenia na wdrażanie tego, co UE wykorzystuje.

Nasz nowy program zakłada utworzenie Polskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Takie same obserwatorium funkcjonuje w większości krajów europejskich w ramach europejskiego obserwatorium ERSO. Pozwoliłoby ono stworzyć warunki do pozyskiwania danych, prowadzenia analiz, propagowania najlepszych rozwiązań, wskazywania kierunków dalszych działań, rozpowszechniania wiedzy potrzebnej władzy na wszystkich poziomach, ale także specjalistom i społeczeństwu. Oczywiście, najważniejszą kwestią, istotą tego jest współpraca międzynarodowa – i tu odpowiadam na pytania, czy wiemy, co się dzieje w Europie: w bazach danych są takie dane. W tej chwili czekamy na odpowiedź ministra transportu, bo musi być delegacja, żebyśmy mieli dostęp do baz danych IRTAD (*International Road Traffic and Accident Database)* i CARE, ponieważ bez dostępu to obserwatorium byłoby kulawe.

Kolejna rzecz: proszę państwa, czytając dane, wszyscy z przerażeniem stwierdziliśmy, że w poprzednim roku nastąpił wzrost liczby zabitych w stosunku do roku 2010 o 13%, rowerzystów, motorowerzystów o 4%, motocyklistów o 12%. To są niechronieni uczestnicy ruchu drogowego. I co w tym zakresie robimy? Powołując czy tworząc „Koalicję na rzecz pieszych", z wielkim zdziwieniem ostatnio stwierdziliśmy, że o tej porze czegoś podobnego nie było. To tak jakbyśmy pieszych zostawili samych sobie. Uważam, że zapominamy o najprostszych rzeczach, a to powinno być naszym priorytetem.

Te priorytety były określone przez KRBRD, ale na te priorytety są potrzebne pieniądze, w związku z tym pytanie do państwa posłów: jakie środki zabezpieczyliście w budżecie państwa na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego? Nie te przeznaczone głównie na fotoradary czy wyposażenie Policji, bo na to trzeba, ale na bezpieczeństwo ruchu drogowego, chociażby pochodzące z mandatów czy z innych źródeł. Nie widzimy tych pieniędzy, a powinniście raczej – przepraszam, że mówię: powinniście, bo to może trochę źle brzmi, ale przyznając te środki, powinniście rozliczyć je, czy zostały właściwie zagospodarowane, dlatego że twierdzę, iż my jako jednostka samofinansująca pozyskujemy pieniądze głównie z UE, a nie z budżetu państwa. Z budżetu oczywiście też, ale w ramach konkursów – to są dziwne pieniądze, a państwo, które powinno pomagać społeczeństwu, jakby trochę mniej wpływa na to. Bardzo się cieszę, że powstała koalicja „Dekada bezpieczeństwa ruchu drogowego", bo to się rusza, to się zaczyna tworzyć, a kolejna rzecz, ten jakby spadek rangi Krajowej Rady to też jest trochę dziwne.

Mam jeszcze pytanie do pana ministra Tomasza Połcia dotyczące fotoradarów. Na jakiej zasadzie są rozmieszczone fotoradary, jakie są kryteria lokalizacji i jakie przyjęto kryteria do oceny skuteczności lokalizacji tych fotoradarów – tylko wypadki czy może prędkość? Bardzo bym prosił o odpowiedź na takie pytanie. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Dziękuję, panie dyrektorze.

Dyrektor ITS Andrzej Wojciechowski:

Jeszcze jedno chciałem powiedzieć. Któryś z panów posłów stwierdził, że Ministerstwo Transportu nie było przygotowane do ustawy o kierujących pojazdami. Proszę państwa, chciałem jednoznacznie stwierdzić, że było przygotowane, ponieważ 20 stycznia wpłynęło do ministerstwa około 900 pytań – do tej pory funkcjonuje 360 pytań, i to starego typu – jako baza pytań według nowych przepisów, która mogła być wdrożona w każdej chwili w tym samym systemie informatycznym.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Dziękuję za ten głos. Powinniśmy rozliczać, dlatego że po to tu jesteśmy. Zostaliśmy wybrani przez naszych wyborców także po to, żeby rozliczać to, czym się zajmujemy. W związku z tym jak najbardziej trzeba się temu przyjrzeć, ponieważ wszystkie badania dotychczas robione jednoznacznie stwierdzają: im mniejszy użytkownik ruchu drogowego, w im mniejszym pojeździe siedzi lub w ogóle go nie ma, tak jak pieszy, tym bardziej jest on rzeczywiście niechronionym uczestnikiem ruchu drogowego i tym bardziej jest narażony na wszystkie niebezpieczeństwa związane z tym ruchem. Ale to też kwestia

tego, żeby znów zwrócić się w stronę edukacji komunikacyjnej, w stronę profilaktyki, podnoszenia świadomości uczestnictwa w ruchu pieszych, bo to wcale nie jest tak, że większość ludzi ginie na poboczach ciemnych dróg, ale w mieście. I większość z nich to ludzie dojrzali, którzy są słabo widoczni w mieście, którzy mają też może już obniżoną z powodu wieku zdolność oceny odległości pojazdu, który się do nich zbliża. Oczywiście, o tym można byłoby bardzo długo mówić i eksperci, którzy są dziś z nami, mogliby ten temat zdecydowanie lepiej niż ja rozwinąć, natomiast dzisiejsze spotkanie to jest dopiero początek. Wierzę, że będziemy spotykać się i dyskutować na ten temat zdecydowanie częściej, ponieważ chodzi co roku o życie kilku tysięcy ludzi w naszym kraju, ludzi zdrowych, zdolnych do pracy, a także o kilkadziesiąt tysięcy osób, które tracą zdrowie, muszą być rehabilitowane, leczone i to są konkretne pieniądze, o których powiedział wcześniej i pan dyrektor, i pan prezes Faryś. Każda śmierć człowieka to jest 1000 tys. zł, a leczenie i rehabilitacja to 300 tys. zł. To są ogromne, ogromne koszty obciążające budżet państwa, nie wspominając o tym, co niepoliczalne, o tragediach rodzin tych osób.

Proszę państwa, nie widzę, żeby ktoś jeszcze chciał zadać pytanie, ale jeśli ktoś chce, to bardzo proszę – to jest już ostatni moment. W takim razie bardzo proszę, pan minister Michał Deskur czy pan dyrektor? Który z panów będzie udzielał odpowiedzi? Proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w MSW Michał Deskur:

Pani przewodnicząca, ja może bym sprecyzował, bo padły pytania dotyczące strategii na rok 2012. Chciałem przypomnieć, że w dokumencie, który przesłaliśmy Wysokiej Komisji, jest kilka punktów dotyczących strategii na rok 2012. Wspomnieliśmy m.in. o Krajowym Programie Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT i poprosiłbym pana dyrektora Zalewskiego o przedstawienie założeń tego programu.

Dyrektor Departamentu Analiz i Nadzoru MSW Jacek Zalewski:

Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, Krajowy Program Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2005 na lata 2005–2007–2013 został przyjęty przez kolejne rządy i jest przez kolejne rządy, a przede wszystkim instytucje i podmioty działające w ramach rządu realizowany. Stąd działania, które były m.in. przedstawiane przez GDDKiA. Likwidacja tzw. czarnych punktów, miejsc niebezpiecznych była przeprowadzana w konkretnych latach, stąd realizowany jeszcze przez MSWiA program poprawy dróg lokalnych i stąd szereg działań, które realizuje również Policja czy resort spraw wewnętrznych w ramach programu GAMBIT w tych obszarach, które były czy są wymienione w programie GAMBIT jako te, w których państwo polskie powinno podjąć konkretne działania. Był podniesiony program spowodowania podjęcia działań związanych z ograniczeniem prędkości, stąd Wysoka Izba uchwaliła w 2010 r. nowelizację ustawy Prawo o ruchu drogowym w zakresie ustawy fotoradarowej i stąd powstało Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym. Trudno jest po pół roku funkcjonowania tej instytucji spodziewać się efektów, te efekty z całą pewnością przyjdą w kolejnych miesiącach i w kolejnych latach i jesteśmy przekonani, że to nastąpi.

Pan przewodniczący Zieliński ciekawie powiedział, że wszyscy mówią o współpracy, ale brak efektów tej współpracy. Chciałem, panie przewodniczący, powiedzieć, że to nie jest do końca tak. Zgadzam się z panem przewodniczącym, że moglibyśmy zrobić jeszcze więcej, ale kiedy w 2008 r. powstawało Biuro Ruchu Drogowego w Komendzie Głównej Policji, dokładnie 15 maja 2008 r. – pamiętam, bo zostałem wtedy dyrektorem tego biura – to liczba wypadków drogowych w Polsce rosła. Rok 2007 zakończyliśmy wzrostem liczby wypadków drogowych. Później systematycznie następował spadek, ale my jako Policja nie działaliśmy pojedynczo. Spotykaliśmy się w ramach KRBRD i nie tylko, szereg działań podejmowali partnerzy z organizacji pozarządowych – są tu państwo w większości z nami – i te działania były koordynowane. To nie było tak, że ktoś tam podjął jedno działanie, ktoś inny drugie i to się rozjeżdżało – nie. Zaczęliśmy rozmawiać, zaczęliśmy koordynować te działania i to doprowadziło do sytuacji, że w roku 2010 po raz pierwszy od ponad 30 lat – bo statystyka sięga 35 lat – liczba wypadków ze skutkiem śmiertelnym w naszym kraju spadła poniżej 5000. Nikt z nas, ani Policja, ani MSW nie przypisywało sobie tego jako własną zasługę, bo to jest zasługa tych wszystkich, którzy

w obszarze poprawy bezpieczeństwa wspólnie działali. Co więcej, to, że nasze działania były systematyczne i skuteczne, pokazał rok 2011, kiedy to nastąpił kolejny spadek liczby wypadków, którego ja jako osoba gdzieś tam działająca w ruchu drogowym od 20 się nie spodziewałem, bo liczba wypadków spadła poniżej 4000 – doszło do 3907 wypadków ze skutkiem śmiertelnym.

Skąd wzięło się to, że rok 2011 był – niestety – mniej skuteczny? Osobiście mogę się uderzyć w pierś jako osoba, która reprezentuje resort spraw wewnętrznych, czyli m.in. Policję, także moich kolegów z ITD, ale również w imieniu parlamentu, który uchwalił ustawę fotoradarową. Nieszczęsnym okresem roku 2011 były pierwsze miesiące, kiedy fotoradary, które dotychczas funkcjonowały skutecznie w Policji i w strażach gminnych, niestety, stały nieużywane, dlatego że fotoradary Policji były inwentaryzowane i przekazywane sukcesywnie ITD. Natomiast fotoradary straży gminnych i miejskich na skutek braku pewnych regulacji prawnych, aktów wykonawczych do ustawy – chodzi tu m.in. o rozporządzenie związane…

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Przepraszam, na chwilkę tylko przerwę. Dziś jest tłusty czwartek i w związku z tym od prezydium naszej Komisji dla wszystkich państwa… Długo siedzimy i możemy uczcić ten dzień, jak tradycja nakazuje. Przepraszam, panie dyrektorze, za chwilę proszę kontynuować.

Wracając do tematu, bardzo proszę.

Dyrektor departamentu MSW Jacek Zalewski:

I rzeczywiście ta sytuacja, tym bardziej że była dosyć mocno nagłaśniana przez media, które mówiły o tym, że drogi nie są nadzorowane przez fotoradary, spowodowała – jak pan przewodniczący pewnie zwrócił uwagę – że przez pierwsze 5 miesięcy ubiegłego roku następował systematyczny – niestety – wzrost liczby wypadków ze skutkiem śmiertelnym. Później zaczęliśmy jakby – trudno powiedzieć: odrabiać, bo tu nie ma czego odrobić, śmierci się nie da odrobić, ale powrócił ten moment, że mandaty zaczęły docierać i ze straży gminnych, i ze straży miejskich, i z ITD, więc poszła informacja: nie możemy lekceważyć skrzynek, które stoją, musimy z powrotem zwolnić. To spowodowało jakby powrót do stanu z systemu, który – jak uważam – wspólnie osiągnęliśmy. Niestety kiedy wydawało nam się, że uda nam się zakończyć rok na poziomie podobnym do tego z 2010 r.… Naprawdę z całym szacunkiem, panie przewodniczący, warunki pogodowe mają istotny wpływ na to, co się dzieje na drogach. Mówił o tym pan dyrektor Fidos: piesi w warunkach jesiennych, kiedy powinna być zima, są zupełnie niewidoczni, bo nie ma kontrastu chociażby między nimi a śniegiem. Jeżeli jest śnieg, to raz, że jest kontrast, dwa, że mniejsza prędkość i tylu pieszych nie ginie. Mieliśmy natomiast niesamowite żniwo, jeżeli chodzi o śmierć pieszych na drogach, i to spowodowało, że efekt systematycznych działań nie był tak widoczny jak w poprzednich dwóch latach. Liczę na to, panie przewodniczący, że te wspólne działania, które kontynuujemy, które będziemy podejmowali, i praca nad strategią na kolejne lata, bo musimy pracować nad kolejną strategią, gdyż w 2013 r. GAMBIT się kończy i nie możemy czekać do 2013 r. Już w tym roku chcemy podjąć działania i przygotować nowy program, licząc, że to jednak będzie się sprawdzało i oczywiście liczymy na współpracę Wysokiej Komisji z nami w tym zakresie.

Jeżeli chodzi o kolejne pytania dotyczące zagadnień tu poruszanych, to pojawiła się kwestia dotycząca profilaktyki i zaangażowania młodzieży akademickiej w te działania. W ostatnich latach udało się nam skutecznie rozwinąć szkolenie na poziomie ponadgimnazjalnym, szczególnie dotyczy to liceów zawodowych profilowanych, szkół o kierunku policyjnym, ale też bardzo często szkół profilowanych na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Włącza się w to bardzo również Policja, która wspiera działania tych szkół. Ta młodzież jest mocno zaangażowana i to są, proszę państwa, ludzie, którzy na wyższym poziomie nauczania, w szkołach akademickich z całą pewnością również będą mogli być wykorzystani, bo rzeczywiście nic nie przemawia lepiej do drugiej osoby jak informacja przekazywana od jej rówieśnika, szczególnie wtedy, kiedy ten rówieśnik zetknął się z sytuacjami niebezpiecznymi na drodze.

O kosztach leczenia była już mowa, nie chcę tego powtarzać. Te koszty są szacowane, padła tu liczba 20.000.000 tys. złotych. Kilka lat temu było to szacowane – zresztą pan dyrektor Grzegorczyk dobrze o tym wie – na 30.000.000 tys. złotych. Zatem koszty jesteśmy w stanie mniej więcej oszacować, tylko jak przekonać tych, którzy decydują o przekazaniu środków na poprawę bezpieczeństwa, że to jest rzeczywiście inwestycja, że nastąpi zwrot tych środków, może nie bezpośrednio, ale pośrednio do budżetu państwa.

Była tu poruszona kwestia numeru alarmowego 112. Oczywiście Polska ma czas na wdrożenie całej dyrektywy, numeru 112 do końca bieżącego roku, do końca roku 2012. Nie możemy się zgodzić z tym, że numer 112 nie funkcjonuje, bo on funkcjonuje – dzisiaj możemy zadzwonić na numer 112 i telefon zostanie odebrany. Wojewodowie w tej chwili podpisują umowy albo z Państwową Strażą Pożarną, albo z Policją i dzwoniąc na numer alarmowy, nasze zgłoszenie przez te jednostki zostanie odebrane. Oczywiście, nie ma on pełnej funkcjonalności, bo istotną funkcjonalnością numeru alarmowego 112 jest chociażby lokalizacja osoby dzwoniącej, po to, żeby można było udzielić jej pomocy. Do końca ubiegłego roku zostało przygotowanych 17 wojewódzkich centrów powiadamiania ratunkowego, baza jest przygotowana, w tej chwili centra są podłączone do sieci OST 112 – jest tam kwestia informatyczna związana z aplikacją do tego systemu, ta aplikacja jest już od 2 miesięcy testowana. Wiem, że Centrum Projektów Informatycznych nad tym pracuje. Zależy nam na tym, żeby aplikacja zaczęła funkcjonować jak najszybciej, być może uda się, żeby w miastach, które są gospodarzami EURO, zafunkcjonowała już w czerwcu. Zakładamy, że do końca roku powinna zafunkcjonować w całości.

Pan poseł zapytał, dlaczego ujawniamy tylu nietrzeźwych kierujących, a tak mało osób pod wpływem narkotyków. Już kilka lat temu zainwestowaliśmy dosyć duże środki, również unijne, w narkotestery, żeby ujawniać osoby kierujące pojazdami pod wpływem narkotyków. Było robionych dużo prób, ale nie zawsze te próby są skuteczne. Natomiast my działamy prewencyjnie. To nie jest tak, że policjanci ruchu drogowego nie współdziałają ze służbami operacyjnymi. Podam tu przykład z podwórka warszawskiego, bo przez kilka lat byłem naczelnikiem ruchu drogowego: wykorzystywaliśmy policjantów-wywiadowców, wykorzystywaliśmy psy do badania narkotyków i w tych miejscach, gdzie w Warszawie są dyskoteki, puby, restauracje, w weekendy zamykaliśmy w zasadzie wszystkie drogi dojazdowe i każdy kierowca samochodu, który wyjeżdżał, był badany pod kątem zawartości alkoholu, ale również narkotesterem. Był też używany pies, który sprawdzał, czy w samochodzie nie ma środków odurzających, i to spełniało swoją rolę. Doszło do tego, że właśnie didżeje, o których wspomniała również pani poseł, mówili na dyskotekach: szanowni państwo, gdzieś wokół jest Policja, jeżeli ktoś przyjechał samochodem, proponujemy go zostawić, są taksówki, są ulgi. I to się sprawdza. My to naprawdę robimy, to nie jest tak, że zapominamy o takiej współpracy, a takie działania rzeczywiście są podejmowane w większości w weekendy, od piątku do niedzieli. Co więcej, w poniedziałki prowadzimy akcję „Trzeźwy poranek" i sprawdzamy kierowców, którzy być może pod wpływem alkoholu czy narkotyków poruszają się po naszych drogach. Wykorzystujemy nie tylko narkotestery, ale również policjanci są szkoleni, jak chociażby po oczach rozpoznać, czy dana osoba nie znajduje się pod wpływem środków odurzających. To co jest bardzo istotne (późniejsze badanie krwi czy moczu) sprawdzające, czy osoba znajduje się pod wpływem środków odurzających, jest – niestety – dosyć drogie i obciąża również budżet Policji, ale nie rezygnujemy z tego.

Padło pytanie, jak zapewnić bezpieczeństwo w czasie EURO 2012, szczególnie na obszarach południowej Polski. Rzeczywiście autostrada A4 nie będzie w pełni gotowa do EURO, natomiast siły i środki nie tyle Policji ruchu drogowego, bo również policjantów prewencji, będą dyslokowane w takich miejscach newralgicznych, gdzie mogą tworzyć się utrudnienia w ruchu, żeby pomóc tym wszystkim, którzy będą przemieszczali się pomiędzy granicą polską a ukraińską, sprawnie tę granicę przejechać. Przy okazji policjanci będą dbać o to, żeby ten przejazd i przemieszczanie się kibiców po polskich drogach było bezpieczne. Liczymy na to, że z tego zadania polska Policja wywiąże się w sposób bardzo dobry. Dziękuję bardzo, pani przewodnicząca.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Dziękuję, panie dyrektorze. Czy pan generalny inspektor chciałby zabrać głos? Jeszcze Policja, tak? Bardzo proszę.

Główny inspektor transportu drogowego Tomasz Połeć:

Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, na pana dyrektora Zalewskiego zawsze można liczyć. Wydaje mi się, że jego wypowiedź zawierała odpowiedzi na większość pytań, które się pojawiły, także w zasadzie nie pozostawił mi wielkiego pola do popisu.

Odnosząc się do uwag pana posła Dzięcioła, z pewną dozą nieśmiałości chciałem zauważyć, że ustawa fotoradarowa była procedowana wspólnie przez dwie Komisje – Komisję Infrastruktury i Komisję Spraw Wewnętrznych i Administracji. Pytanie o rolę Komisji Infrastruktury jest o tyle nietrafione, że przewodniczącym KRBRD praktycznie od zawsze jest minister właściwy do spraw transportu, czyli Minister Infrastruktury. Stąd akurat moje zdanie w tym zakresie jako przedstawiciela rządu jest takie, że był to podziwu godny przykład współpracy dwóch Komisji – Komisji Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Komisji Infrastruktury, więc jak gdyby lokowanie spraw związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego tylko i wyłącznie po stronie Komisji, która nas dzisiaj gości, wydaje mi się nie do końca trafione.

Jeżeli chodzi o uwagę pana przewodniczącego Zielińskiego, to tak naprawdę częściowo odpowiedział na nią pan dyrektor Zalewski, ale sytuacja przedstawia się następująco. Postawił pan wprost pytanie: zrobiliście 600 tys. zdjęć i co z tego? Tak jak odpowiedział już pan dyrektor Zalewski, 1 lipca rozpoczęliśmy po raz pierwszy w historii budowę zupełnie nowej jakości. To nie była zmiana o charakterze ilościowym, to była zmiana o charakterze jakościowym, czyli rozpoczynamy działania na rzecz tego, co nazywamy Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym. Oznacza to, że pojawia się jedna instytucja odpowiedzialna, która łączy dotąd rozproszone w innych instytucjach rzeczy, i ta jedna instytucja rozpoczyna budowę systemu, czyli choćby szereg postępowań przetargowych na zakup urządzeń, na zakup centralnego systemu przetwarzania danych, i podejmuje mnóstwo innych przedsięwzięć w ramach programu „Infrastruktura i środowisko”. Wydaje mi się, że na efekty tego przyjdzie nam jeszcze chwilę poczekać, bo nie chcę odpowiadać w kategoriach takich, że zrobiliśmy 600 tys. zdjęć i wysłaliśmy około 100 tys. wezwań, bo to nie o to chodzi. Celem wszystkich instytucji podejmujących te zatomizowane działania, które Komisja – patrząc na to z pewnej perspektywy – powinna postrzegać jako działania łączne, jest docelowo wytworzenie w świadomości wszystkich tych, którzy korzystają z dróg publicznych, przeświadczenia, że jeżeli ktoś prędkość przekroczy, to ten fakt zostanie zarejestrowany. I w tym zakresie, nawiązując choćby do wypowiedzi pana dyrektora WORD w Olsztynie, jest pytanie, czy poszliśmy w dobrą stronę. Mamy przykład Szwecji i choćby tej nieszczęsnej sprawy słupów, bo pamiętajmy o tym, że to nie jest tak, że tylko my o tym rozmawiamy, choć temat fotoradarów, kontroli prędkości jest na pewno nielubiany. Nie znajdziemy na tej sali osoby, która sama w swoim sumieniu odpowie, że nie przekroczyła prędkości. Nikomu nie podoba się to, że jest kontrolowany, że może mu być wykonane zdjęcie, że jeżeli system zacznie działać w pełni, pojawi się nieuchronność sankcji za przekroczenie prędkości. I trudno się temu dziwić. W ten cały proces wprzęgnięte są również media i popatrzmy, w którą stronę poszliśmy. A jest to znowu pośrednia odpowiedź na pytanie dotyczące infrastruktury drogowej, które pojawiało się na zasadzie: a po co te fotoradary, najpierw drogi wybudujcie, a później fotoradary. We Francji faktycznie najpierw wybudowano wspaniałą infrastrukturę i osiągnięto podziwu godny pułap prawie 9000 zabitych rocznie. Na tych wspaniałych, nowo wybudowanych autostradach ludzie ginęli jak muchy i wtedy minister spraw wewnętrznych i administracji, aktualny prezydent Sarkozy, uruchomił projekt i dał Francuzom w darze 1200 fotoradarów. Im się to też wcale nie podobało, prawie 50% z nich zostało zniszczone w pierwszym roku i wszyscy myśleli, że to jest kres kariery politycznej Sarkozy'ego. Ale jak po półtora roku okazało się, że o 40% spadła liczba zabitych w zdarzeniach drogowych i proporcjonalnie liczba osób rannych, to zamknęły się usta krytyków, bo w tej puli 40% ocalonych może być tak naprawdę każdy z nas.

To jest właśnie paranoja współczesnego świata: w tej chwili jest ciemno i przynajmniej część z nas będzie bała się przejść przez park, pomimo tego, że z rachunku prawdopodobieństwa wynika, że szansa tego, że ktoś czyha na nasz zegarek czy portfel jest minimalna. Ale wsiadając za kierownicę samochodu, nikt się nie obawia, bo służy to do przemieszczania z punktu A do B, a jednak 4000 ludzi nie dojeżdża na miejsce. Jakby wiedzieli, że będą uczestniczyć w wypadku, to pojechaliby pociągiem.

I teraz, co jest istotne i co, jak mi się zdaje, gdzieś umknęło. We Francji w każdym słupie fotoradarowym stoi urządzenie – jest ich 1200, nie, teraz jest ich już więcej, bo kolejnych 1000 zostało przekazanych w darze – i tam np. podjęto decyzję o likwidowaniu wszelkich tablic, które ostrzegają przed fotoradarami, bo założenie jest proste: kierowca, osoba kierująca pojazdem, ma przestrzegać prawa. Jak jedziesz zgodnie z przepisami, to nie ma znaczenia, czy jest fotoradar, czy go nie ma, czy stoi w koszu na śmieci, w krzakach, gdziekolwiek – możesz sobie jechać od punktu A do B i dojedziesz bezpiecznie, a jak przekroczysz prędkość, to będziesz poddany kontroli. My poszliśmy w drugą stronę, bo pamiętajmy o proporcji: było 600 słupów, które ustawiła Generalna Dyrekcja, i około 100 urządzeń, które przejęliśmy od Policji, czyli mamy dysproporcję ogromną. Wysoka Izba podjęła decyzję: likwidujemy docelowo słupy, tworzymy okres przejściowy, co więcej, malujemy je na żółto, stawiamy jaskrawe tablice ostrzegające, żeby ludzie zwalniali. Każdy kraj wybiera własną drogę i pytanie jest takie, czy właśnie o takich rzeczach nie powinniśmy dyskutować, czyli o tym, co przynosi najlepsze rezultaty. Szwecja, podobnie jak Wielka Brytania, poszła w tę stronę, że słupów jest mnóstwo i nie jest rolą kierowcy, żeby dociekać, czy w słupie jest urządzenie, czy nie – jest słup, masz zwolnić. U nas już dziennikarze nakręcają spiralę, mówiąc, że ich zdaniem okres przejściowy jest za długi, bo skoro mamy 75 urządzeń aktualnie działających, a dopiero trwa przetarg na 300, to zdemontujmy wszystkie słupy. No faktycznie, możemy iść w tę stronę, tylko jest pytanie, czy o to nam chodzi, czy jednak te słupy nie miały faktycznie pozytywnego wpływu przynajmniej na część zachowań kierowców. I wydaje mi się, że tutaj jest nasza rola. Przepraszam bardzo za tę przydługą wypowiedź, która na pewno się nie zmieściła w 3 minutach, ale odpowiadając jak gdyby finalnie na to, co powiedział pan przewodniczący Zieliński: na pewno jest tak, że być może znaleźlibyśmy w polach aktywności, którą uruchomiliśmy od lipca, rzeczy, które można było zrobić lepiej – na pewno i przypuszczam, że dotyczy to także GITD, którą mam zaszczyt nadzorować. Ale prosiłbym, żeby Wysoka Komisja i pan przewodniczący dali nam jeszcze trochę czasu, żeby ten system ruszył w pełni. Pamiętajmy, że to nie jest jakby nasz wymysł – jesteśmy praktycznie ostatnim dużym krajem europejskim, który takiego systemu nie uruchomił, mają go wszyscy. Oczywiście, gdzieniegdzie są mandaty, gdzieniegdzie są kary administracyjne, Włochy np. poszły generalnie w stronę budowania systemu pomiarów odcinkowych i 2 lata temu, w ciągu pierwszego roku działalności systemu osiągnęły spektakularny, bodajże 60-procentowy spadek śmiertelności. Prosimy o trochę czasu, bo wydaje się, że tak naprawdę nie ma innej drogi, jak wytworzenie w świadomości uczestników ruchu przeświadczenia, że jak przekroczysz prędkość, to czy ci się podoba, czy nie, ten fakt zostanie odnotowany i będziesz za to ukarany. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Dziękuję bardzo, panie inspektorze. Pan przewodniczący ad vocem.

Poseł Jarosław Zieliński (PiS):

Ja *ad vocem* do obu panów wypowiedzi, bo – po pierwsze – to moje pytanie – 600 tys. i co z tego? – wynikało z troski. Proszę nie myśleć, że to jest jakiś atak, bo nie jest, tylko chodzi o to, że mam wrażenie, że jako inspekcja już się po prostu zatkaliście tymi zdjęciami. A co będzie, jak będzie tych fotoradarów dużo więcej? To jest moja troska, czy to będzie skuteczne, i po to o tym mówimy.

Odnosząc się do obu panów wypowiedzi, pan naczelnik powiedział, tak to przynajmniej odczytałem, że problemy związane z wdrażaniem nowego systemu były pośrednią przyczyną większej liczby wypadków śmiertelnych. Chciałbym zapytać, czy pan minister, pan inspektor zgadza się z tym, bo powiedziałbym, że to jest dość śmiało postawiona teza. Zadałem pytanie, na które nie uzyskałem odpowiedzi, a proszę, żeby się

panowie do tego ustosunkowali, i Policja, i pan inspektor: czy to, że Sejm podniósł progi prędkości, miało wpływ na liczbę wypadków śmiertelnych w tym roku, czy nie, czy jest taka analiza? Czy w ogóle jakaś tendencja się zarysowała, bo słyszymy na ten temat sprzeczne informacje, a dla nas jako posłów, którzy głosowali w tej sprawie, jest to kwestia zasadnicza. Proszę się do tego odnieść.

Główny inspektor transportu drogowego Tomasz Połeć:

Szanowny panie przewodniczący, powiem tak: Inspekcja Transportu Drogowego rozpoczęła przejmowanie urządzeń fotoradarowych pod koniec maja i w czerwcu. Od lipca to ruszyło i akurat w skali globalnej – rozpatrując cały rok, począwszy od lipca, kiedy zaczęło to działać w strukturach GITD – liczba osób zabitych spadła; to znaczy wzrosła w skali całego roku, natomiast w drugim półroczu spadła. Więc powiem szczerze, że w tym momencie mogę się wypowiadać w zakresie tego, co zaczęliśmy robić od 1 lipca i jaką tendencję my obserwujemy. Pytanie jest takie, i zakładam, że to nie jest żaden problem, żeby to ustalić, jaka była wydajność fotoradarów i całego systemu w okresie od 1 stycznia do 1 lipca, ale – jak mówię – nie mnie to oceniać, bo rozumiem, że w tym zakresie pan dyrektor Zalewski czy koledzy z KGP są gotowi się wypowiedzieć.

Natomiast bazując na tym, co my wiemy i co wynika też z opracowań policyjnych, które nie są tajemnicą, a warto to podnosić, bo to znowu jest trochę krzywe zwierciadło mediów: owszem, Wysoki Sejm podjął decyzję o podniesieniu progów prędkości, ale dotyczyło to dróg o najwyższym standardzie, czyli autostrad i dróg ekspresowych. Jeżeli popatrzymy na wypadkowość na autostradach, to mamy tam mniej zdarzeń, dlatego budowanie przekładni na zasadzie: podwyższono prędkość na autostradach – mamy więcej zdarzeń drogowych, więcej zabitych, co można niekiedy niestety zarzucać kolegom z mediów, jest nieprawdą, bo akurat na autostradach i drogach ekspresowych liczba zdarzeń drogowych spadła. Więc czuję, że w tym zakresie mogłem odpowiedzieć na zadane pytanie.

Natomiast odnosząc się do kwestii, którą pośrednio podnosił też pan poseł Dzięcioł: co zrobić, jeżeli chodzi o wzrost liczby urządzeń, mogę powiedzieć, że odpowiedź była pośrednio udzielona przeze mnie w pierwszej części wypowiedzi. Jak mówię, to nie jest tak, że tworzymy zupełnie nową jakość. Możemy pewne rzeczy modyfikować do naszych realiów, ale całą tę drogę przeszły już inne kraje europejskie i nie tylko europejskie. Liczba zdjęć, liczba zarejestrowanych zdarzeń rośnie zwłaszcza w tym pierwszym okresie, bo rozumiem, że jak ten system się już rozpędzi, to będzie zbudowana świadomość: pojedziesz za szybko, będziesz ukarany, i finalnie ta liczba przekraczających prędkość spadnie. Jako pierwsza budowę systemu automatycznego pomiaru prędkości rozpoczęła akurat Holandia, nomen omen opartą właśnie na odpowiedzialności administracyjnej właściciela pojazdu, i tam były takie doświadczenia, że jak stwierdzili pierwotnie, przed uruchomieniem systemu prędkość przekraczało około 80% osób korzystających z dróg. Oczywiście, to było lata temu, na początku lat 90., więc trochę inna była też struktura ruchu, ale oni już wtedy mieli około 2000 km autostrad. Finalnie liczba przekraczających prędkość spadła do poziomu około 20% i stwierdzono, że ta część i tak będzie tę prędkość przekraczać, z różnego powodu: bo akurat się komuś spieszyło, zagapił się albo doszedł do wniosku, że w razie czego, jak go złapią, to zapłaci. Więc u nas tak naprawdę też mamy sporo do zrobienia, bo jeżeli chcielibyśmy zbić tę pulę – a pewnie te zachowania miałyby analogiczną tendencję – z 80% do 20% to jest duże pole aktywności. To jest oczywiście moja opinia, można z nią polemizować, choć biorąc pod uwagę nasze obserwacje, a problemem fotoradarów zajmujemy się z obecnymi na sali kolegami od 1995 czy 1996 r., uważam, że nie ma innej drogi jak odpowiedzialność administracyjna właściciela pojazdu za fakt przekroczenia prędkości. To jest zresztą to, co było w pierwszej wersji ustawy fotoradarowej. W przeciwnym wypadku faktycznie system prawny oparty na Kodeksie postępowania w sprawach o wykroczenie i Kodeksie wykroczeń z lat 70. finalnie może się zatkać. Stąd postulat, żeby przyjrzeć się systemowi prawnemu.

Natomiast tak zupełnie delikatnie nawiązując do wypowiedzi pana ministra Wiewiórowskiego, do której i tak odniosę się na piśmie w momencie, kiedy będziemy mieli stenogram, powiem tylko w ten sposób: ustawa fotoradarowa procedowana była od 24

czerwca do aż 2 listopada 2010 r., bo wtedy dopiero otrzymał ją pan prezydent, więc dość długo szła – mówiąc kolokwialnie – przez Sejm i Senat, i to przy bardzo dużym zainteresowaniu mediów. Powiem szczerze, że jestem zdziwiony wypowiedzią pana ministra odnośnie do kontroli, która się odbyła, i potencjalnego nieprzygotowania Głównego Inspektora i urzędu, którym mam zaszczyt i przyjemność kierować, do realizacji tych zadań. Akurat to sobie otworzyłem, więc przypomnę, że kontrola dotyczyła dokładnie „zakresu przetwarzania przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego z siedzibą w Warszawie danych osobowych w związku z użyciem stacjonarnych urządzeń”. Pozwolę sobie zacytować fragment z drugiego akapitu: „Biorąc pod uwagę ustalenia dokonane w toku kontroli, pisemne wyjaśnienia Głównego Inspektora oraz załączone dowody, uznać należy, że nie stwierdzono u Głównego Inspektora z siedzibą w Warszawie uchybień w procesie przetwarzania danych”. Wydaje mi się więc, że stawianie tezy o tym, że Inspekcja była do czegoś nieprzygotowana, jest trochę za daleko idące, tym bardziej że – przypominam – my te kompetencje dostaliśmy 1 lipca i jesteśmy cały czas na etapie budowy systemu. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Główny inspektor pan Wojciech Wiewiórowski, proszę.

Generalny inspektor ochrony danych osobowych Wojciech Wiewiórowski:

Jeżeli można, mam tylko dwa wyjaśnienia. Rozumiem, że to nie jest czas na jakiekolwiek spory, natomiast pan główny inspektor mówi o czasie od złożenia dokumentów do laski marszałkowskiej, nie od momentu, kiedy rozpoczęło się procedowanie aktu prawnego. Stąd moja informacja o 3 miesiącach, prace zaczęły się w sierpniu, jeżeli dobrze pamiętam.

Natomiast jeżeli chodzi o wyniki kontroli, to ma pan rację, mówi pan o ostatecznych wynikach kontroli. Przypominam, że działania GIODO polegają na przywróceniu stanu zgodnego z prawem. Ja oczywiście jestem w stanie odczytać informacje dotyczące tego, jakie naruszenia zasad ochrony danych osobowych zostały w trakcie tej kontroli znalezione. Natomiast prawdą jest, że w ciągu kolejnych dwóch miesięcy, jeżeli dobrze pamiętam, te naruszenia zostały usunięte. Podam tylko jeden przykład: jeżeli dane z fotoradarów przenoszone były za pomocą pendrive’ów niezabezpieczonych i niezahaszowanych, to nie mówmy o tym, że nie znaleziono żadnych nieprawidłowości w przetwarzaniu danych. Natomiast prawdą jest, że w trakcie działań kontrolnych w ciągu dwóch miesięcy zostały one usunięte i słusznie tu podaje pan główny inspektor wynik finalny tejże kontroli.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Dziękuję serdecznie. Zgłaszał się jeszcze pan dyrektor Szóstek z WORD w Olsztynie, pewnie też ad vocem, proszę bardzo.

Dyrektor WORD w Olsztynie Andrzej Szóstek:

Tak, w kwestii tego nieszczęśliwego zbiegu dwóch stanów prawnych: podwyższenia prędkości na drogach ekspresowych i autostradach w pierwszym półroczu 2011 r. i zawirowań fotoradarowych. Na terenie województwa warmińsko-mazurskiego jest praktycznie tylko jedna droga ekspresowa, mianowicie S7, natomiast ja się chwaliłem doskonałymi statystykami, ale nie mogę tego odnieść do porównania obu półroczy, czyli pierwszego półrocza 2010 r. i pierwszego półrocza 2011 r. W pierwszym półroczu 2011 charakterystyczne było to, że liczba wypadków zmalała, liczba rannych zmalała, a liczba osób, które poniosły śmierć praktycznie na miejscu, wzrosła o 39%. Rzeczywiście prędkość zabija. Miałbym jeszcze taką cichą sugestię na przyszłość, żeby jednak pewnego rodzaju akty prawne tworzyć w grupach eksperckich.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

I to jest bardzo dobra sugestia, panie dyrektorze, całkowicie się z tym zgadzam.

O głos prosił zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad pan Andrzej Maciejewski, proszę bardzo.

Zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Andrzej Maciejewski:

Dziękuję, pani przewodnicząca. Było kilka spraw, które dotyczyły działalności GDDKiA i do nich chciałbym się odnieść. Pan minister Polaczek, jeżeli dobrze zanotowałem, pytał, zwracał uwagę na kilka spraw związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa użytkowników nowo budowanych dróg. Rozumiem, że chodzi głównie o autostrady i drogi ekspresowe i sposób działania służb ratowniczych na tych drogach. Każdy z wybudowanych odcinków autostrady i drogi ekspresowej wyposażony jest w plany ratownicze uwzględniane przez wszystkie służby do tego powołane. Autostrada jest odebrana wtedy, kiedy tego typu elementy są wykonane, kiedy odpowiedniego odbioru dokona Policja czy Straż Pożarna i do tego te trasy są w oczywisty sposób przygotowane.

Jeżeli chodzi o system ważenia pojazdów, bo na to też zwracał uwagę pan minister, to taki system rozpoczęliśmy w sposób konsekwentny wdrażać wspólnie z GITD w roku 2011. Wybrane zostały lokalizacje na terenie całego kraju – tych lokalizacji jest ponad 300 na sieci dróg krajowych zarządzanych przez Generalnego Dyrektora – i w kolejnych latach, w roku 2011, 2012, 2013, 2014, 2015 i 2016 zamierzamy tam instalować system ważenia pojazdów. Ten system będzie wyposażony nie tylko w wagi preselekcyjne, ale także w wydzielone miejsca do ważenia pojazdów, tak, aby inspekcja mogła dokonać swoich czynności, a także żeby dokonać pomiarów nie tylko masy pojazdu, nacisku na oś, ale także jej wymiarów oraz kontroli prędkości, bo te miejsca będą wyposażone również w fotoradary. Ten system jest zbudowany, działa, funkcjonuje i jest sukcesywnie rozwijany w kolejnych latach. Zresztą działania, które podejmuje GDDKiA w zakresie zmian w infrastrukturze, szczególnie jeżeli chodzi o elementy dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego na istniejącej infrastrukturze, są nieprzerwanie kontynuowane od roku 2007. Zostały one zainicjowane właśnie w 2007 r., nota bene przez pana ministra Polaczka, który polecił wówczas Generalnemu Dyrektorowi Dróg Krajowych i Autostrad rozpoczęcie tego typu przedsięwzięcia. My przełożyliśmy program GAMBIT 2005, tworząc dedykowany dla dróg krajowych program GAMBIT Drogi Krajowe, który jest w Generalnej Dyrekcji sukcesywnie realizowany. W naszych wydatkach co roku znajduje się pozycja „GAMBIT Drogi Krajowe" i na to wydawane są pieniądze w celu przebudowy miejsc niebezpiecznych na sieci dróg krajowych. Jeżeli chodzi o priorytetyzację tych zadań, czyli to, na co zwracała uwagę pani poseł Prządka, to w taki właśnie sposób te zadania są układane: tam, gdzie ginie najwięcej ludzi, tam w pierwszej kolejności koncentrowane są nasze działania i nasze wydatki.

Pan przewodniczący Zieliński był łaskaw zwrócić nam uwagę na potrzebę dodatkowej, pogłębionej analizy problemów, które pojawiają się na sieci drogowej – jak rozumiem, nie tylko dróg krajowych, bo mamy taki potencjał, który pozwala nam myśleć szerzej, nie tylko o sieci, za którą zgodnie z przepisami odpowiadamy, ale także o tworzeniu pewnych dobrych praktyk i wytycznych dla innych zarządców drogowych. I tak w 2010 r. GDDKiA przygotowała nowe wytyczne dotyczące stosowania barier energochłonnych na drogach krajowych, zgodne z normą europejską PN-EN 1317. Jest to działanie, które przez lata nie mogło być przeprowadzone, a my to działanie przeprowadziliśmy w około 3 miesiące i dzięki temu nasze drogi, te nowo budowane, wyposażone są w takie systemy zabezpieczeń, które nie są, mówiąc wprost, zapisem konkretnego produktu, konkretnego wykonawcy, ale spełniają normę europejską pod kątem funkcjonalności i uwzględniają trzy parametry, tzn. szerokość ugięcia, poziom powstrzymywania i poziom pochłaniania, tzn. w jaki sposób wpływa to na kierowcę, który jest w samochodzie. My dla autostrad i dróg ekspresowych stosujemy generalnie poziom A, czyli taki, który ma spowodować, że kierowca, który uderzy w barierę, ma ten wypadek przeżyć, ma się mu nic nie stać, ta bariera ma całą tę energię pochłonąć. I w ten sposób te drogi są wyposażane.

Nawiążę po trochu do tego, o czym mówił pan dyrektor Zalewski i pan minister Połeć. Rzeczywiście, od 2007 r. realizujemy działania – od 2005 r. GAMBIT, a od 2007 r. GAMBIT dla dróg krajowych, o czym mówiłem. W wyniku tych działań i moim zdaniem mimo wszystko – przepraszam, panie przewodniczący – ale jednak skutecznej i efektywnej współpracy pomiędzy służbami, które tutaj siedzą, udało się ograniczyć liczbę zabitych tylko na drogach krajowych o 608 osób. Rzeczywiście w 2011 r. liczba zabitych

wzrosła, natomiast to też nie jest tak, że to nie jest poddawane analizie – każdy wypadek, niezależnie od tego, czy jest to wypadek śmiertelny, czy nie, bo jeżeli jest śmiertelny, to analiza jest regulowana już w zupełnie inny sposób, natomiast my dokonujemy szczegółowej analizy każdego zdarzenia drogowego, które ma miejsce na naszej sieci drogowej i robimy to wspólnie z Policją. Jeżeli jest możliwość prowadzenia działań zaradczych w infrastrukturze, to one są prowadzone, oczywiście w zależności od dostępnych środków. Kiedy ma to być działanie, które polega na zmianie organizacji ruchu, to ta zmiana organizacji ruchu jest wprowadzana od razu, jeżeli zaś ma mieć charakter inwestycyjny, to my to programujemy albo do działań z zakresu programu GAMBIT, albo do działań na sieci istniejącej, o czym mówiłem w swojej pierwszej wypowiedzi.

O co proszę? O zainteresowanie państwa posłów, dlatego że my wspólnie z MTBiGM przygotowaliśmy projekt zmiany przepisów ustawy o Krajowym Funduszu Drogowym, tak, by można było z niego finansować działania na istniejącej sieci. Biorąc pod uwagę zasady, które obowiązują w naszym państwie, jeżeli będzie was większość, to uda się to zrobić i będziemy mogli te działania z roku na rok podejmować.

Odwołam się tu jeszcze raz do priorytetyzacji, o którą pytała pani poseł Prządka. Cały program remontów i przebudów oparty jest o algorytm, który porządkuje te zadania w następującym układzie albo właściwie odpowiada na trzy podstawowe pytania: jaki jest stan teczniczny drogi, ile osób ginie i jaki jest poziom ruchu. Tam, gdzie ginie najwięcej osób, gdzie jest najgorszy stan techniczny i największy ruch, tam w pierwszej kolejności są koncentrowane pieniądze czy mają być koncentrowane pieniądze, bo mówię o modelu, który jest stworzony, natomiast on dzisiaj potrzebuje zasilenia finansami. My oczywiście dostajemy z budżetu państwa co roku pieniądze na bieżące utrzymanie sieci drogowej i bieżące remonty, ale to są tak naprawdę remonty pozimowe, które będziemy w stanie wykonać powiedzmy za miesiąc, półtora na sieci istniejącej dróg krajowych, a będą one konieczne nie dlatego, żeby poprawić komfort, ale żeby zachować przejezdność na drogach krajowych.

Jest też trochę moje odniesienie się do informacji o stanie technicznym dróg, bo prawdą jest to, co powiedziała pani poseł Bublewicz, że nie do końca jest tak, że stan techniczny drogi w sposób bezpośredni przekłada się na liczbę zabitych czy na liczbę wypadków. Największą liczbę wypadków, w tym ciężkich, notujemy na odcinkach stosunkowo szerokich, o długich prostych. Taką drogą jest „siedemnastka", o której mówiła pani poseł Prządka czy „ósemka". Jeżeli państwo spojrzycie na mapę drogową Polski, „ósemka", jeżeli dobrze pamiętam, na odcinku między Ostrowią Mazowiecką a Wyszkowem, Zambrowem jest odcinkiem właściwie prostym, stąd duże prędkości, a łuki pionowe, które są na tej drodze, ograniczają widoczność. Poza tym droga jest jedenastoipółmetrowa, z szerokim poboczem, w związku z tym jest zachęta do tego, żeby korzystać z pasa dla pojazdów, które jadą wolniej, i wyprzedzać na tzw. trzeciego.

O nowej sieci wspomniałem w kontekście planów ratowniczych, barier energochłonnych i tę kwestię poruszył też pan poseł Rzońca, mówiąc o tym, co jest przygotowywane przez sejmową Komisję Infrastruktury w zakresie implementacji dyrektywy o zarządzaniu bezpieczeństwem infrastruktury drogowej i co popularnie nazywa się ustawą o audycie bezpieczeństwa ruchu drogowego. GDDKiA od 2004 r. implementuje przepisy wówczas pojawiającej się dopiero dyrektywy Parlamentu Europejskiego o zarządzaniu bezpieczeństwem infrastruktury i nasz kraj od 2004 r. jest liderem w zakresie przygotowań do wdrożenia tej dyrektywy w skali europejskiej. My jako kraj mamy oczywiście pewne uchybienia, tzn. nie mamy zaimplementowanych tych przepisów do ustawy, natomiast *de facto* te zadania są realizowane, co potwierdzają dokumenty, które otrzymaliśmy z Komisji Europejskiej. Jest w nich mowa o tym, że niezależnie od tego, że nie ma takiej ustawy i że należy ją uzupełnić, to KE nie zamierza w żaden sposób kwestionować naszych wydatków ze środków unijnych, których warunkiem jest stosowanie procedur wynikających z tej dyrektywy, czyli m.in. procedury audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Taki audyt już dzisiaj w GDDKiA jest wykonywany dla każdego projektu drogowego, nie tylko takiego, który leży w sieci TEN-T, i nie ma żadnej obligacji, żeby nie realizować tych zadań z zakresu audytu bezpieczeństwa czy oceny bezpieczeństwa… To sygnał, że mam kończyć, tak? …żeby to stosować także na drogach samorządowych. My

te zasady dotyczące i barier, i audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, czyli sposobu zarządzania bezpieczeństwem udostępniamy za darmo na naszej stronie internetowej dla wszystkich innych zarządców drogowych. W ostatnim czasie Generalny Dyrektor podpisał kolejne pismo do marszałków województw z informacją o tym, że wprowadzamy nowy system diagnostyki, po to, żeby ograniczyć także ich wydatki. Te wydatki poniesie po prostu Generalny Dyrektor, a my będziemy mogli za darmo się tym podzielić.

I jeszcze krótkie sprostowanie: drogi krajowe stanowią 5% sieci dróg publicznych w Polsce, a obsługują około 50% ruchu, i myślę, że to też jest istotne, jeżeli chodzi o to, gdzie koncentrujemy różnego rodzaju działania służb, dlatego że tam, gdzie jest najwięcej samochodów, tam pewnie będzie najwięcej wypadków. U nas odbywa się połowa całego ruchu. Dróg w Polsce jest 400 tys. km, my mamy 18 tys. km, na których jest a 50% ruchu i chyba 30% wypadków. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Dziękuję, panie dyrektorze, za te wnikliwe i bardzo ciekawe wyjaśnienia. Niestety, siedząc tu trzecią godzinę, trudno wymagać od nas wszystkich, żebyśmy byli niezwykle lotni intelektualnie i świeży niczym na początku, bo to raczej nie byłoby możliwe, a jeszcze o głos prosił pan dyrektor Fidos z KGP i pan dyrektor z NIK. Biorąc pod uwagę kolejność zgłoszenia, bardzo proszę, pan dyrektor Fidos. Patrząc na państwa zmęczenie na twarzach, prosiłabym, aby było krótko i zwięźle, bo nie chciałabym, żeby bezpieczeństwo ruchu drogowego kojarzyło się państwu ze zmęczeniem, gdyż jest to jednak bardzo ciekawe, porywające i wiążące się z wieloma przyjemnymi wydarzeniami zagadnienie.

Bardzo proszę, pan dyrektor Fidos.

Dyrektor BRD KGP Marek Fidos:

Postaram się krótko, gwoli uzupełnienia, jeżeli chodzi o przekazanie fotoradarów dla GITD, bo pan poseł o to pytał. Okres przejściowy trwał w granicach 2, 3 miesięcy i wtedy nastąpił niewielki wzrost liczby wypadków drogowych spowodowanych m.in. nadmierną prędkością, natomiast na drogach ekspresowych, autostradach, tam, gdzie podniesiono prędkość – potwierdzam to, co powiedział pan minister – nie zanotowaliśmy wzrostu, a nawet niewielki spadek zdarzeń drogowych. Przy okazji chciałbym powiedzieć, że pewien element prewencyjny w tym okresie 2, 3 miesięcy był słabszy, ponieważ media informowały o tym, że Policja przekazuje fotoradary, a przypomnę, że mieliśmy ich 125, ale oprócz tego mieliśmy 1200 masztów. Nie wszyscy wiedzieli, w którym miejscu konkretnie są fotoradary, a także to oddziaływanie prewencyjne zmuszające do jazdy z mniejszą prędkością oczywiście było większe. Natomiast jeżeli chodzi o działania Policji, to przypomnę, że w ubiegłym roku kupowaliśmy również pojazdy z videorejestratorami. Nie chcę przytaczać pism z zakresu egzekwowania naruszeń prędkości, bo one nie są najistotniejsze, ale pomimo tego, że oddaliśmy fotoradary, ujawniliśmy więcej naruszeń w zakresie przekraczania prędkości. W tym roku również kupujemy laserowe mierniki prędkości i samochody nieoznakowane. Nie będziemy musieli ścigać kierowców, bo to są takie urządzenia, które pozwalają policjantom z miejsca kontroli sprawdzać prędkość podczas jazdy i do przodu, i do tyłu, są więc bardzo funkcjonalne.

Kończąc, odniosę się jeszcze do kwestii efektów działalności m.in. za ubiegły rok. Chciałbym to podkreślić, bo o tym nie mówiliśmy, a jest to sukces, który przyniosły wieloletnie działania Policji, a także innych instytucji w zakresie pracy z dziećmi. Szanowni państwo, w roku 2000 w wypadkach zginęło 300 dzieci, a w roku ubiegłym 102, z tego jako pieszych, rowerzystów – 48. Jest to naprawdę ogromny sukces. Nie chcę się chwalić, ale policja rokrocznie jest w szkołach kilkanaście tysięcy razy. To policjanci ruchu drogowego przygotowują dzieci do egzaminu na kartę rowerową, egzaminują je i to naprawdę przynosi dobre efekty. Oczywiście najlepiej byłoby, żeby żadne dziecko nie zginęło, ale kontynuujemy te działania również w tym roku. Powiem jeszcze, że wspólnie z Krajową Radą i z Polskim Związkiem Motorowym organizowane są od lat ogólnopolskie turnieje, zarówno rowerowe, jak i motoryzacyjne – w jednym z nich bierze udział około 400 dzieci, a w drugim około 200 tysięcy. Element profilaktyki jest bardzo istotny i przynosi efekty. Jak mówiłem na początku, problem jest z pieszymi, ale te wypadki dotyczą głównie osób po 50 roku życia i w tym zakresie również realizuje-

my w tym roku duże przedsięwzięcie, projekt polsko-szwajcarski. Kilkanaście milionów złotych będzie przeznaczone w wybranych powiatach, szczególnie tam, gdzie jest duże zagrożenie bezpieczeństwa pieszych, właśnie na ochronę pieszych uczestników ruchu drogowego. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Dziękuję, panie dyrektorze. Bardzo proszę, NIK.

Dyrektor departamentu NIK Marek Bieńkowski:

Ja bardzo krótko, ponieważ mamy przed sobą bardzo interesujący, rozumiem, że źródłowy materiał, zaakceptowany przez pana ministra Deskura i chciałbym go potraktować jako materiał źródłowy nie budzący wątpliwości, dlatego prosiłbym o ustosunkowanie się pana dyrektora z GDDKiA do jego stwierdzenia, że nie ma bezpośredniego związku między stanem drogi a liczbą wypadków. Mamy na stronie 2 dokumentu zaakceptowanego przez pana ministra wyszczególniony wyraźnie rodzaj zdarzenia, jakim jest najechanie na dziurę, wybój, garb, w wyniku czego doszło w 2010 r. do 70 wypadków z ofiarami śmiertelnymi. No więc słuchajcie państwo, chciałbym…

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Panie dyrektorze, ale nie chodzi o to, żebyśmy teraz rozpoczynali nowy wątek i polemikę, dlatego że – pan pozwoli, że przerwę – dzisiaj usiłujemy postawić wstępną diagnozę efektywności działań wszystkich instytucji odpowiedzialnych za bezpieczeństwo na drogach w Polsce. To jest spotkanie wstępne, w związku z tym musimy spotkać się jeszcze naprawdę nieraz. Myślę, że po dokonaniu diagnozy ostatecznej powinna zostać stworzona strategia, i to nie na najbliższy rok, ale na najbliższe 8 lat, po to, aby wpisało się to całkowicie w „Dekadę działań", w której uczestniczymy, bo w tej chwili takiego dokumentu nie ma. Moim celem jako przewodniczącej Zespołu ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i wszystkich jego członków reprezentujących wszystkie opcje polityczne jest stworzenie strategii – najpierw diagnoza, następnie strategia. Nie możemy leczyć chorego, nie mając diagnozy i nie wiedząc, jakimi lekami. W związku z tym to jest wstępne spotkanie i prosiłabym, żebyście już teraz, panowie, nie wchodzili w szczegółową polemikę dotyczącą określonych wątków, bo nie rozwiążemy tego dzisiaj.

Dyrektor departamentu NIK Marek Bieńkowski:

To nie jest głos polemiczny. Temat jest na tyle poważny, że musimy być niezwykle precyzyjni. Jeśli czytam w dokumencie: „Rodzaje wypadków drogowych w 2011 roku", to przyjmuję, że on jest komplementarny. Ale ponad wszelką wątpliwość nie jest, dlatego że chciałbym na przykład mieć wiedzę – bo to oczywiście trzeba traktować jako dokument wstępny, ale jednak źródłowy – a państwo zupełnie to pomijacie, wiedzę dotyczącą elementu, który jest zmorą dla każdego przeciętnego kierowcy – poprawność, aktualność oznakowania dróg. W związku z tym, ponieważ będziemy robić analizy przedkontrolne z NIK i zwrócimy się do pana ministra z prośbą o analizę…

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

No właśnie, o to chodzi, jako prezydium postulujemy, aby państwa uprawnienia, tak jak dotychczas je wykorzystujecie, dalej były wykorzystywane. Jak najbardziej, oczywiście, tak.

Zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Andrzej Maciejewski:

Pani przewodnicząca, czy ja mogę jednak mimo wszystko? Bo pan dyrektor był łaskaw wskazać, że zaistniała jakaś nieścisłość między moją wypowiedzią a danymi policyjnymi, które są tu przedstawione, wynika, że przyczyną…

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Ale nie udzieliłam głosu, natomiast bardzo bym prosiła jednak… Proszę państwa, dzisiaj nie rozwiążemy tego problemu, ale podjęliśmy próbę zdiagnozowania go. Tak jak powiedziałam, NIK w ramach swoich kompetencji i obowiązków w tym roku także dokona kontroli, analizy działań itd. W związku z tym my czekamy na państwa działania i ich wyniki, bo wszyscy otrzymaliśmy dzisiaj te materiały, a państwo jesteście od tego, żeby weryfikować, sprawdzać i przedstawiać nam efekty. Dlatego może teraz, w tej chwili nie

podejmujmy próby wyjaśniania tego, ponieważ to jest w państwa kompetencjach, państwo do tego się odniesiecie i na pewno nas o tym oficjalnie poinformujecie.

Pan przewodniczący Zieliński, proszę bardzo.

Poseł Jarosław Zieliński (PiS):

Jedno zdanie tylko, bo już kończymy dyskusję. Jednak można rozmawiać o tym wszystkim konkretnie. Chciałbym podziękować za tę drugą część dyskusji, bo jak przycisnęliśmy mocniej, to poszło lepiej, tak że jestem pełen nadziei.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Należy przyciskać mocno, ale nie pedał gazu na drodze, prawda? To tak reasumując i odnosząc się do nomenklatury, której dzisiaj używaliśmy, i tematu, który był przedmiotem naszej analizy. Ja też w imieniu całego prezydium i pana przewodniczącego Biernackiego, który nie mógł być dzisiaj obecny, chciałam państwu bardzo podziękować za uczestnictwo w tym długim posiedzeniu Komisji, ale jak widać efektywnym, i zaprosić na kolejne na ten temat. Wszystkie wnioski, postulaty, które dzisiaj padły, będą przeanalizowane przez Zespół ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, a następnie będziemy kontaktowali się z państwem w ramach współpracy dotyczącej „Dekady działań bezpieczeństwa ruchu drogowego", współpracy z Krajową Radą. Będziemy zmierzali do tego, by powstała strategia na najbliższe 8 lat, do końca 2020 r., bo tylko wtedy będziemy wszyscy dokładnie wiedzieli, jakie mamy jasno wytyczone cele, zadania, do czego zmierzamy. Dziękuję bardzo wszystkim, dobranoc.